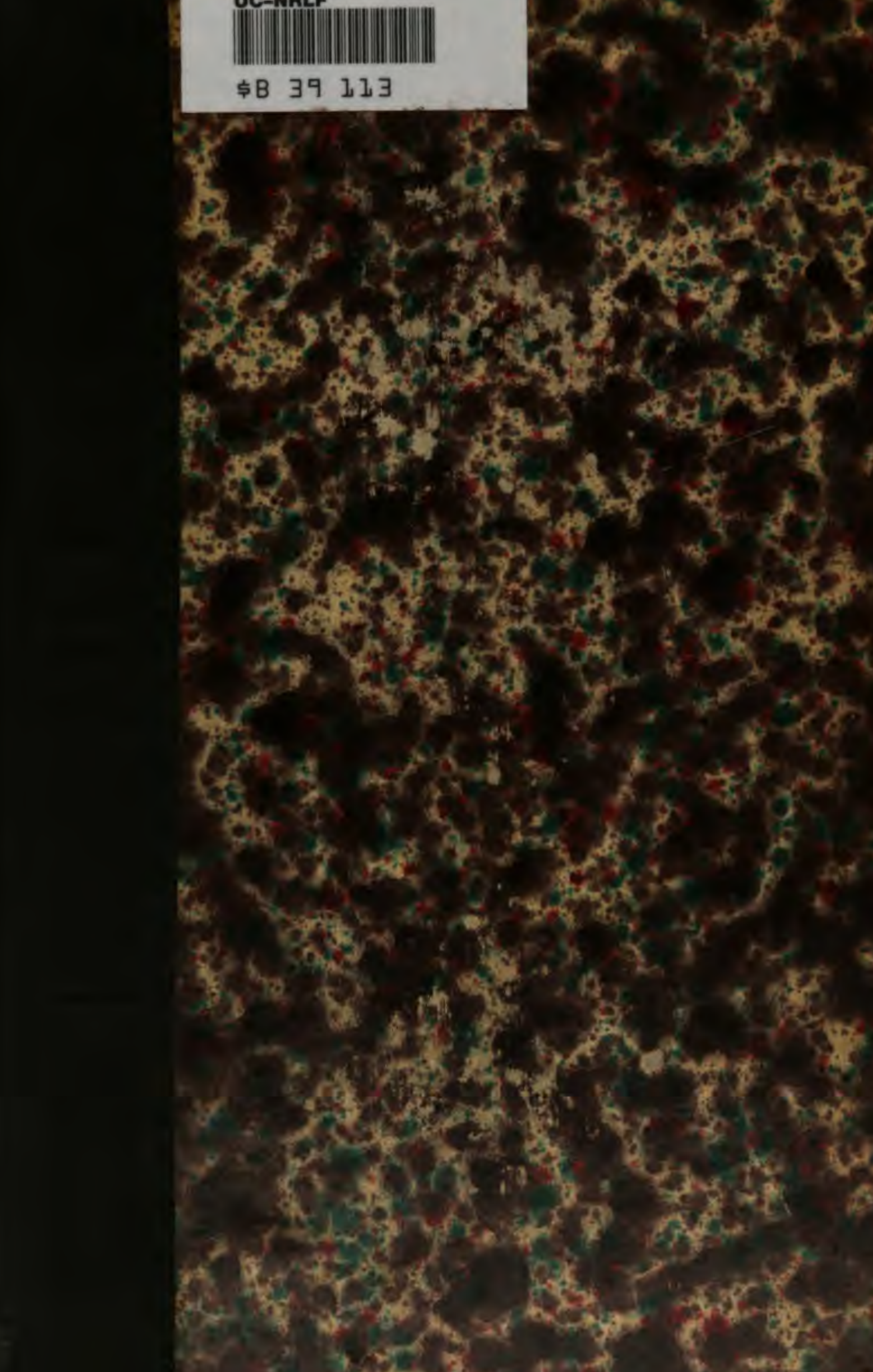


Allgemeine Geschichte des Welthandels.

Erster Theil.

Allgemeine
Geschichte des Welthandels.

Von

H. Scherer.

Erster Theil.

Von den frühesten Zeiten bis zur Entdeckung Amerikas.

Leipzig,

Verlag von Hermann Schultze.

1852.

Vorwort.

Ich übergebe dem deutschen Publikum den ersten Band eines Werkes, woran ich seit einer Reihe von Jahren mit Eifer und Liebe arbeite — und dies nicht allein am Schreibtisch des Studierzimmers, sondern nicht minder auf dem Markte des öffentlichen Lebens und in der Uebung praktischer Geschäfte. Gerade bei einer Aufgabe, wie der vorliegenden, vermag die Wissenschaft am wenigsten sich allein zu genügen und empirische Kenntnisse werden nöthiger sein für den kommerziellen als politischen Geschichtschreiber, wenn man überhaupt beide so streng scheiden darf, und nicht je näher man unsrer Zeit kommt, an das wahre Wort des französischen Staatsmannes erinnert wird der gefragt, was Politik sei, antwortete „Handel, Nichts als Handel."

Uebrigens zeigt sich diese Wechselwirkung bereits von den frühesten Zeiten an. Auch der Handel der Alten ist unmöglich von ihrer konstitutionellen und politischen Geschichte zu trennen und wenn schon eine eigentliche Handelspolitik jener

Periode fremd blieb, so lassen sich doch mittelbare Einflüsse der Regierungsweisen und Formen auf Staats- und Volkswirthschaft nicht verkennen. Immer wahrnembarer werden sie mit dem Mittelalter, bis sie endlich in der neuen Zeit nach der Entdeckung Amerikas zu einer eignen Staatsmaxime, zu einem öffentlichen System sich herausbilden. Den Geist des Handels darzustellen, wie er sich im Fortgang der Weltbegebenheiten entwickelte und zur Erscheinung brachte, ist der besondre Gegenstand der allgemeinen Uebersichten, welche ich den beiden Abschnitten dieses Bandes vorausschicke. Sie sollen, was den verschiednen Völkern eines Zeitraums gemeinschaftlich und eigenthümlich war, in der Verkettung von Wirkung und Ursache anschaulich machen und den folgenden Monografien der hauptsächlichen Handelsvölker als Grundlage dienen. Hier vor Allem habe ich mich bemüht, auf den Kern der Dinge durchzudringen und dem Leser leitende Ideen zur Hand zu geben. Ich will keine sterile Geschichtserzählung geben, noch eine Masse von Daten musivisch an einander reihen, noch weniger statistische Ziffern zusammenstellen, welche ohnedies, soweit sie in diesem Zeitraum vorkommen, jeder faktischen Zuverlässigkeit entbehren. Indem ich eine allgemeine Geschichte des Welthandels schreibe, glaube ich annehmen zu dürfen, daß der Kreis der Leser dafür in einer Gegenwart, welche, wie die unsrige an der materiellen Entwicklung der Staaten und Völker sich lebhafter interessirt als je, weiter gemessen sein werde, als auf den Stand der reinen Fachmänner und der strengen Wissenschaft. Ein so populärer Zweck

hat mir besonders vorgeschwebt und da ich weiß, daß in großer Mehrheit den Schriften auf dem Gebiet der Handelskunde eine trockne anstrengende und ermüdende Lektüre zugeschrieben wird, so war ich bemüht, diesem Vorurteil durch eine möglichst angenehme Form und belebte Ausdrucksweise zu begegnen. Viele unsrer verdientesten Autoren in Nationalökonomie und Handelspolitik versäumen darauf die gebürende Aufmerksamkeit zu richten, welche Engländer und Franzosen fast durchgehends auszeichnet und welche zu den außerordentlich schnellen und weit greifenden Erfolgen des Herrn Fr. List nicht am wenigsten beigetragen hat.

Der Westen Europas behauptet bis zur Entdeckung Amerikas in der Geschichte des Handels nur einen untergeordneten Rang, es fehlt ihm die handelspolitische Herrschaft und Selbständigkeit. Zwar nimmt von ihm das große Ereigniß seinen Ausgang, allein die außerordentlichen Folgen geben sich auf diesem Schauplatz erst in der neuen Periode kund. Ich habe daher England, Frankreich und der pyrenäischen Halbinsel keine eigne Rubrik gewidmet. Im Zusammenhang gedenkt ihrer die allgemeine Uebersicht, zumal was die Entdeckungsreisen und Seefahrten der Portugiesen und Spanier betrifft, im Einzelnen verweise ich auf die Italiäner, Niederländer, Deutschen und Araber, in deren Handelssphäre sie mehr oder minder fallen.

Die wissenschaftlichen Quellen, aus welchen ich geschöpft, sind für eine „allgemeine" Geschichte des Welthandels nur spärlich zu nennen. Die englischen Werke von Anderson und

Macpherson besitzen in Bezug auf Genauigkeit der Thatsachen unstreitig den meisten Werth, die Franzosen haben Nichts aufzuweisen, und Jorio's storia universale di commercio ist durchweg unbrauchbar. Von deutschen Schriften verdient vorzugsweise Erwähnung Hr. v. Gülichs „geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus" 5 Bde, eine mit vielem Fleiß und gewissenhafter Sorgfalt verfaßte Arbeit, voll von schätzenswerthem Material. Allein dasselbe ist erst für die neue Periode seit Entdeckung Amerikas zu nützen, der ganze Handel des Alterthums und Mittelalters wird sehr oberflächlich und kurz abgefertigt. Sodann ist der Mangel systematischer und durcharbeiteter Darstellung ein dem Gülichschen Werk unbeschadet gebürender Anerkennung doch vielfach von der Kritik gemachter Vorwurf.

Bei weitem reicher und gediegener ist die Ausbeute für einzelne Partien und Abschnitte der Handelsgeschichte. Zumal die deutsche Litteratur liefert dafür ausgezeichnete Beiträge in den Monografien dieser und jener Völker und Städte. Für das Alterthum bleibt Heerens klassisches Buch unübertroffen, obgleich die neuesten Berichte von Reisenden im Innern Afrikas seine Konjekturen über den egyptischen und karthagischen Verkehr mit den Negerstämmen am Niger mehrmals berichtigen. Für Indien darf Robertson's „ancient India" für Griechenland Hegewisch über die „griechischen Kolonien" nicht vergessen werden. In Forschung und Darstellung ausgezeichnete Schriften für die Handelsgeschichte im Mittelalter sind Hüllmann Geschichte des byzantinischen

Handels, Stüwe die Handelszüge der Araber, Sartorius hanseatischer Bund, Depping histoire du commerce entre le Levant et l'Europe, Brederlow Geschichte des Handels der Ostseereiche im Mittelalter, Stetten Geschichte der Stadt Augsburg. Am Wenigsten und das Wenige unbrauchbar bietet Italien für die Geschichte seiner Handelsrepubliken. Venedig hat zwar mehre Geschichtschreiber gefunden, wovon der beste noch immer ein Ausländer bleibt (Daru), aber eine erschöpfende Darstellung seines Handels und seiner Handelspolitik sucht man vergebens darin. Noch in höherem Grad läßt sich dieser Mangel bei Genua fühlen, einzelne Schriften mit viel versprechendem Titel täuschen gar sehr über den Inhalt. Selbst Machiavelli enthält in seiner florentiner Geschichte Nichts von dem Handel und die Biografen der Medici schweigen über deren kaufmännische Thätigkeit. Auch von den Niederlanden sind aus dieser Zeit wenig einheimische Quellen vorhanden. Ein recht interessanter Aufsatz „Versuch einer Handelsgeschichte der Länder zwischen Maas und Schelde," findet sich in dem Handbuch für Kaufleute von 1786.

Zur Konstatirung der Thatsachen sind natürlich diese und ähnliche Quellen und Hülfsmittel nicht zu entbehren. Da es mir jedoch wesentlich darum zu thun war, den Gang des Handels von den frühesten bis auf unsre Zeiten in seinen unmittelbaren Einflüssen auf die materielle wie intellektuelle Kultur mit lebensvoller Färbung darzustellen und seine Geschichte aus einem Gusse zu entwerfen, so konnten die Bücher allein nicht zureichen. Eine andere, kaum mindere Stütze und

Hülfe gewährten die Anschauungen, Erfahrungen und praktischen Geschäftsübungen, welche mir durch weite Reisen, durch jahrelangen Aufenthalt in den ersten Handelsplätzen Europas und in neuster Zeit durch meine amtliche Stellung an der Börse von Triest zu Theil geworden sind.

Dessenungeachtet verhehle ich mir nicht die großen Bedenken meiner Aufgabe und ich sehe ihnen besonders entgegen bei den zwei folgenden Bänden, wo ein massenhaftes Material sich zudrängt und präzise Sichtung und Begränzung immer schwieriger werden. Indeß es heißt eben mit diesem ersten Theil alea jacta est. Wenn mir nur der innre Antrieb nicht abstirbt und eine nur einigermaßen beifällige Aufnahme und Anerkennung der Arbeit das Selbstvertrauen hebt und stärkt, so hoffe ich das Ziel mit Ehren zu erreichen, und keinen ganz werthlosen Beitrag für die deutsche Litteratur zu liefern.

Triest 23. September 1852.

H. S.

Inhalt.

Erster Abschnitt.

Von den frühesten Zeiten bis zum Untergang Roms 476 n. Christus.

Zweiter Abschnitt.

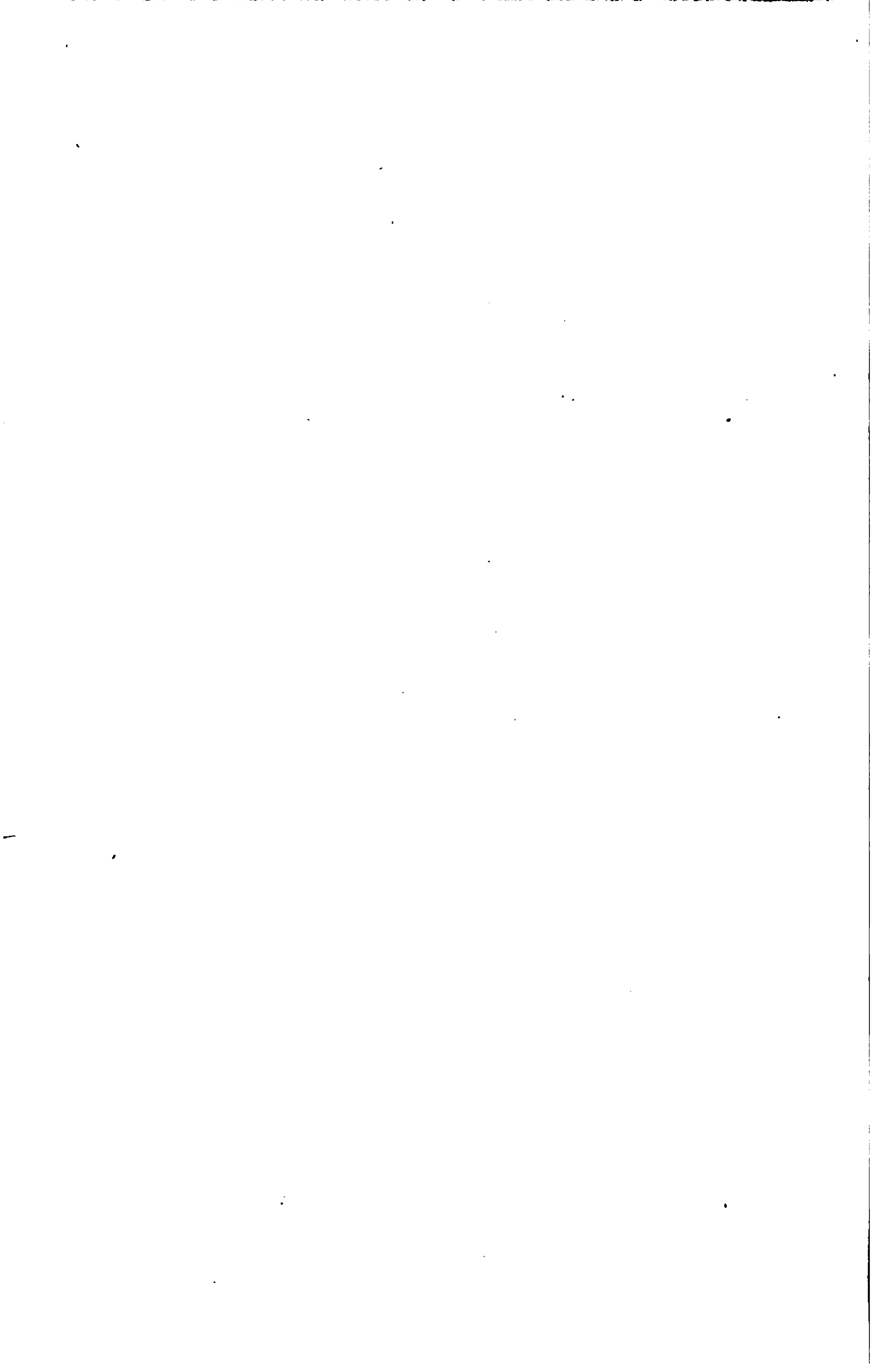
Von Roms Untergang bis zur Entdeckung Amerikas 476—1492.

Erster Abschnitt

der

allgemeinen Geschichte des Welthandels.

Von den frühesten Zeiten bis zum Untergang Roms 476 n. Christus.



Allgemeine Uebersicht.

I.

Der Gang, welchen seit dem ersten Menschenalter in Südasien die Beschäftigungsweisen genommen, beginnt mit Jagd und Fischfang. Ihnen folgten Viehzucht und Hirtenleben des Nomaden, ein Standpunkt, worauf noch bis diesen Tag zahlreiche Völker in allen Welttheilen stehen. Selbst im europäischen Rußland finden sich einzelne Stämme, welche über diese Gränze der Kultur nicht hinausgekommen. Denn der Ackerbau, den sie treiben, geht nicht weiter als für ihren Bedarf und hat keine kommerzielle Bedeutung. Diese erlangt er erst dann, wo er mit festen Wohnplätzen, mit Grundbesitz und Eigenthum verbunden und zu einer wahren Volksarbeit geworden ist. Handel und Schiffahrt reichen ihm alsdann die Hände und Industrie als die umschaffende und veredelnde Arbeit der Rohstoffe schließt den Kreis der materiellen Thätigkeiten.

Die Jagd- und Kriegsvölker des Alterthums, welche ohne alle Kultur des Friedens in fortdauernder Zerstörung unter einander wechselten, hatten, wie noch heutzutage, ihre hauptsächlichen Wohnsitze in den Gebirgen und Steppen von Mittelasien, von wo sie zeitweise verheerend über die umliegenden Länder sich ergossen und bis auf die letzten Jahrhunderte mehr als einmal den Umsturz der politischen wie sozialen, der staatlichen wie ökonomischen

Zustände der alten Welt herbeigeführt haben. Die Vorsehung verlangte mitunter diese gewaltigen Katastrofen um der aus den Ruinen sich rettenden Fortbildung der Menschheit die ganze Frische ihrer Naturkraft und damit die Fähigkeit sich auf eine höhere Stufe zu erheben, zurückzugeben. Die Geschichte der alten Zeit wäre sehr trostlos, wollten wir sie ohne die Idee kulturhistorischer Nothwendigkeit und Bestimmung anschauen.

Die Frage, welches Land und Volk zuerst Handel getrieben habe, ist auf eine irgend genügende Weise gar nicht zu beantworten. Stellt man sich unter Handel nichts weiter als Tausch vor, so läßt sich ein solcher schon bei den ersten Menschen annehmen, insofern dieselben mit verschiedenen Eigenschaften und Fähigkeiten begabt waren, in verschiedene Verhältnisse kamen und verschiedene Bedürfnisse empfanden. Der Fischer tauschte mit dem Jäger, wer eine Frucht gepflückt mit dem der eine Wurzel ausgegraben hatte. Boden und Klima haben von jeher ihren Einfluß geübt, und am Ende war selbst in den Uranfängen des menschlichen Zusammenlebens eine gewisse Gegenseitigkeit der Dienstleistungen unentbehrlich.

Hierüber Aufschlüsse zu geben, würde, wenn überhaupt möglich, sehr zweck- und nutzlos sein. Eine Geschichte des Handels kann uns nur von dem Zeitpunkt an interessiren, wo derselbe eine nationale Beschäftigung geworden ist, wo, wenn ihm auch die Natur des Umtausches noch anhängt, er sich doch von Land zu Land, von Volk zu Volk und in der Zahl seiner Gegenstände und Antheil nehmenden Personen erweitert hat. Er ist dann nicht allein nur Sache des Bedürfnisses, sondern auch Sache des Gewinnes geworden, er entfaltet jene Merkmale, welche ihn als einen der vornehmsten Träger menschlicher Civilisation auszeichnen.

Die Sitze des ersten Völkerverkehrs waren auch die Sitze der ersten Kultur, denn, wie Heeren in seinem klassischen Werk sagt,

„Austausch der Waare erzeugt Austausch der Ideen.“ Die Schwierigkeit ist nur, die Sitze des ersten Völkerverkehrs mit historischer Gewißheit zu bezeichnen. Die ersten Jahrtausende nach Erschaffung der Erde gehören der Sage, Mythe und Tradition an, die einheimischen Denkmäler aus jener Zeit sind spärliche Trümmer todter Gegenstände, die mehr die Neugierde, als die Wissenschaft befriedigen und bei den Zweifeln und Dunkelheiten ihrer Bedeutung nie zu sichern Resultaten führen werden. Dazu nehmen die indischen, egyptischen nicht minder als die neuerdings entdeckten assyrischen und persischen Alterthümer vornemlich auf die Religion Bezug und geben über Handel und Industrie so gut wie keinen Aufschluß. Auch von der Zeit, wo die griechische Litteratur bestimmte Aufzeichnungen enthält, sind dieselben zumal in Betreff Indiens nur auf Hörensagen begründet. Selbst die Reisen Herodots gehen nicht über die Gränzen Persiens. Schon über die örtliche Lage und den Umfang Indiens sind die Ansichten der alten Schriftsteller sehr abweichend. Im Allgemeinen begreifen sie darunter das große Ländergebiet Asiens, das im Norden und Westen von Gebirgsketten, im Osten und Westen vom Ozean umschlossen ist, also nicht nur das heutige Indien, sondern auch China von dessen Produkten die Seide bereits unter den Handelsartikeln des Alterthums vorkommt. Das wenige Licht, welches durch die Feldzüge des mazedonischen Alexander gewonnen wurde, erlosch wieder nach seinem Tod oder blieb doch ohne Fortsetzung, und erst im zweiten Jahrhundert christlicher Zeitrechnung tritt die indische Halbinsel mehr und mehr aus dem Dunkel hervor. Die eignen Quellen des Landes sind, abgesehn von der Schwierigkeit ihrer Entzifferung, von so mystischer Darstellung, daß sich ein thatsächlicher Bestand ihrer geografischen Kenntnisse nicht zuversichtlich erkennen läßt. Dies gilt gewissermaßen auch von den egyptischen und jüdischen Ueberlieferungen, so daß selbst die Bibel für unsern Zweck nur sehr mangel-

hafte Ausbeute gewährt. Ihre Erdkunde erscheint als eine theologisch dichterische Schöpfungsgeschichte. Was soll man z. B. aus der Lotosblume machen, unter deren Gestalt sich die indischen Dichter die Erde denken. Ihr eignes Land mochten sie kennen, aber für die Fremden war die Schilderung durch beigemischte Allegorien und Symbole ganz unkenntlich. Von den übrigen Theilen der Welt wußten sie so gut, wie Nichts. Sie lebten in vollkommener Abgeschlossenheit, und so mußte ihre Bildung bis auf die Gegenwart eine stationäre bleiben, und wenn sich auch von Indien aus das Menschengeschlecht verbreitete, in Europa hat es seinen Entwickelungsgang selbständig genommen. Jene Hypothese, welche die griechische Kultur aus der indischen hervorgegangen annimmt, entbehrt nach unsrer Meinung vernünftiger Begründung. Auf einen letzten gemeinschaftlichen Ursprung läßt sich am Ende Alles zurückführen, und wenn das alte Egypten dem Anschein nach von Indien herüber bestimmende Einflüsse erlitten hat und die Griechen daher „einzelne" Lehren und Gebräuche, vornemlich in Betreff ihres Kultus entlehnten, so geht ihnen deshalb die Originalität ihrer Bildung noch nicht verloren.

Allerdings nennt die Handelsgeschichte Indien als eines der ersten wo nicht das erste Land, dessen Produkte als Gegenstände eines internationalen Verkehrs auftreten. Die Natur in ihrer unendlichen Fülle und Mannigfaltigkeit brachte dort Erzeugnisse hervor, die damals nirgends anders zu finden waren, und den kostbarsten Bestandtheil des alten Handels bildeten Gold, Edelsteine, Gewürze, Spezereien und die feinsten Webstoffe der Seide und Baumwolle. Indeß wie alt und umfangreich auch dieser Handel war, zu direkten unmittelbaren Verbindungen Europas mit den Erzeugungsländern hat er in diesem Abschnitt nie geführt. Er geschah immer auf indirektem Weg, er war Zwischenhandel. Nur

die Fönizier mögen einzelne Expeditionen bis zu den indiſchen Küſten verſucht haben, in der Mehrzahl der Fälle bedienten ſich indeß auch ſie der arabiſchen Vermittlung. Die Indier ſelbſt trieben niemals Eigenhandel nach Außen, ſie gingen nicht zu fremden Völkern, vielmehr die fremden Völker zu ihnen. Dieſe ſelbſt aber lagen zu abſeits von dem Kreis der alten Kultur, ſie waren nur die Unterhändler, die Frachtführer zwiſchen dem Kaufmann und dem Produzenten und ſo erklärt ſich, warum troß der Quantitäten indiſcher Produkte, welchen wir auf den griechiſchen, föniziſchen, karthagiſchen und römiſchen Märkten begegnen, die Nachrichten von der Beſchaffenheit des indiſchen Handels nur oberflächliche und zerſtückelte ſind.

Die Geſchichte des alten Handels hat, ſowie ſie ſich von den Kulturſtaaten des Mittelmeers entfernt, mit einem großen Hinderniß zu kämpfen. Dieſes Hinderniß iſt die mangelhafte Erdkunde der damaligen Zeit. Von den durch ihre weiten Reiſen und Entdeckungsfahrten intereſſanteſten Völkern, den Föniziern und Karthagern beſitzen wir keine einheimiſchen Quellen, auch war es ihre Politik, den Handel nicht nur ſehr geheimnißvoll und verſchwiegen zu betreiben, ſondern, um Konkurrenten abzuſchrecken, oft abſichtliche Irrthümer und Entſtellungen zu verbreiten. Daher die fabelhaften Erzählungen der griechiſchen Schriftſteller, welche uns allein von den Schickſalen jener Völker berichten. Zumeiſt ſelbſt nur aus Hörenſagen und von Ueberlieferungen geſammelt, ſind ſie ſowol ohne Zuſammenhang, als auch nicht ſelten einſeitig und parteilich dargeſtellt. Es lag dies zum großen Theil in den Verhältniſſen des Alterthums, wo ſich jedes Land für das beruſne hielt, und ein internationales Staats- und Völkerrecht nicht exiſtirte.

Wollen wir daher von der alten Erdkunde ein Bild entwerfen, ſo müſſen wir uns an die Griechen halten, welche allein poſitive auf unſre Zeit überkommene Berichte davon geben. Daß ſie ſelbſt

von den Föniziern als einem in der Zeitrechnung weit früheren Kulturvolk gelernt haben, unterliegt kaum einem Zweifel. Woher anders sollte z. B. Homer, von dem wir die erste Erdbeschreibung haben, geschöpft haben? Allein ganz unmöglich ist es zu bestimmen, wie viel davon den Föniziern gebürt, oder der Dichtkunst des griechischen Sängers. Wenn derselbe den Odysseus auf seinen Irrfahrten nach Sizilien bringt und von ihr, wie einer unbekannten Insel spricht, so beweist dies eben nicht allzusehr für seine Wissenschaft von den fönizischen Entdeckungen, welche bereits damals Sizilien erreicht und sich bis nach Spanien und den Säulen des Herkules ausgedehnt hatten.

Die alten Griechen dachten sich die Erde als eine Scheibe, umflossen von dem großen reißenden Fluß Ozean, in dessen Fluten sich die Sonne senkt, wenn die Nacht anbricht, und wo sich die Unterwelt öffnet.*) Das dem Homer bekannte Land beschränkt sich auf die östliche Hälfte der Mittelländischen Küsten. Das südliche Italien, Griechenland, Kleinasien, Persien, Fönizien und Egypten bis zu den Aethiopiern und dem von den Argonauten besuchten Pontus Euxinus, bilden die Marken der Homerischen Erdkunde. Darüber hinaus erscheinen die mannigfachsten Sagengebilde, die Inseln der Kalypso und Circe, die Cimmerier, die Lästrygonen, die Giganten, die Hesperiden, die Insel Atlantis, das Land Meropis, der Tritonsee u. a. Man würde indeß Unrecht thun, diese Mythen durchgehends in das Gebiet einer idealen Welt zu verweisen. Immer enthalten sie in dem innigen Zusammenhang, worin sie mit einander stehen, die ersten Wahrnehmungen in dem Gebiet der Weltkunde und physischen Erdbeschreibung, und wenn man sie von dem aller Wahrscheinlichkeit nach absichtlich durch die Fönizier beigefügten Fabelwesen zu entkleiden weiß,

*) Der berühmte Schild des Achilles enthält die bildliche Darstellung davon.

so geben sie uns die dringendste Vermuthung, daß schon im frühesten Alterthum das kühne Völkchen bis zu Gegenden vorgedrungen ist, deren historische Geschichte erst um Jahrhunderte später beginnt. Bemerkenswerth ist noch der Umstand, daß die meisten dieser geografischen Sagengebilde nach Westen liegen, besonders wird die Insel Atlantis als weit im Meer entlegen bezeichnet. Anfangs suchte man sie in dem ungekannten Theil des westlichen Mittelmeers, später versetzte man sie außerhalb der Meerenge und so immer weiter gen Westen, je mehr man in dieser Richtung vordrang. Wunderbar gewiß bleibt diese Ahnung von einer Ländermasse, von einer Gegenerde im fernen Westen, welche in ihren ersten Anfängen an die Entdeckungen der Fönizier sich anknüpfend wie ein Faden der Ariadne Jahrtausende ununterbrochen durchläuft, und endlich aus dem Labyrinth unzähliger Irrthümer siegreich zum Tag und zur Erkenntniß durchbricht.

Obgleich die Fönizier es waren, welche den Griechen die Buchstaben lehrten, und daher vorauszusetzen ist, daß sie selbst eine Schriftsprache kannten und führten, so haben sie doch, wie bereits erwähnt, uns unmittelbare Quellen ihrer Geschichte nicht hinterlassen. Die griechische Litteratur ist auch für die Erdkunde jener Zeiten das einzig redende Denkmal. Allein selbst mit strenger Kritik der griechischen Vorurteile läßt sich wol annehmen, daß die Fönizier vorzugsweise Kaufleute waren und des Vortheils und Gewinnes halber so weit verkehrten und schifften, daher auch ihre Entdeckungen kein Gemeingut der Bildung wurden, sondern Handelsgeheimnisse blieben. Die Griechen entfalteten nicht minder thätigen Handelsgeist, und wenn sie gleich nicht so weite Seefahrten nach unbekannten Ländern wagten, so haben sie dagegen durch Kolonisirung längs der Küsten des Mittelmeers und Pontus Euxinus, von wo sich dann bis tief in die angränzenden Binnenländer ihre Handelsverbindungen verzweigten, um Bereiche-

rung der geografischen Kenntnisse und Anschauungen wesentliches Verdienst sich erworben. Das Verdienst ist um so größer, weil jene Kenntnisse nicht eigennützig der Welt von ihnen vorenthalten wurden. Die Griechen waren eben mehr als bloße Kaufleute, sie waren zugleich forschende Denker, Männer der Wissenschaft, strebsame Geister, welche im Leben etwas Höheres zu befriedigen suchten, als den materiellen Gewinn. Sie erkannten sehr richtig, daß auch die Erd- und Weltkunde durch eine philosophische Betrachtung und Erforschung zu entwickeln und fortzubilden sei, und so verdanken wir ihnen auf diesem Gebiete nicht minder, als auf so vielen andern, die wissenschaftliche Grundlage.

Der Schule des Pythagoras, welche um die Mitte des fünften Jahrhunderts v. Chr. in den griechischen Pflanzstädten Unteritaliens blühte, gebürt das erste Verdienst, entgegen der Homerischen Ansicht von der Fläche, die Kugelgestalt der Erde aufgestellt zu haben. Helleres Licht verbreiteten auch die in diese Zeit fallenden weiten Reisen forschender und tiefdenkender Männer. Ihre darüber veröffentlichten Beobachtungen gehören noch heutzutage zu den unschätzbarsten Quellen der alten Geografie und Handelsgeschichte. Demokritus bereiste Asien und wußte von der bei den Chaldäern weit vorgerückten Astronomie oder vielmehr Astrologie brauchbare Nutzanwendung auf die Erdkunde zu machen, indem er die Messungsverhältnisse kennen lernte. Hervorleuchtend vor Allen ist Herodot, zumal was eigentliche Länderkunde und Handelsgeografie betrifft. Er hat zum größten Theil selbsteigen die Länder bereist, welche er beschreibt, und seine Werke haben gegen andere den Vorzug unmittelbarer Anschauung. Man muß sich nicht stoßen an einzelnen Unwahrscheinlichkeiten, die ihren Grund haben in der damaligen Beschränktheit der Naturwissenschaften und physikalischen Kenntnisse. Im Uebrigen läßt sich auf den ersten Blick eine große Unbefangenheit des Urteils erkennen, und seine Beschreibung von

Oberegypten bis in das Innere Afrikas hat bis auf die neuere Zeit Geltung gehabt und den Engländern und Franzosen bei ihren Entdeckungsreisen nach den Quellen des Nils und des Nigers als recht brauchbare Anweisung gedient. Auch nach Norden und Nordosten hat er weiter geforscht, als irgend einer seiner Vorgänger. Lage und Größe des schwarzen und kaspischen Meeres kennt er ziemlich genau, und von den einmündenden Flüssen Donau (Ister), Borysthenes (Dnieper) und Tanais (Don) weiß er ein beträchtliches Stück landeinwärts (Szythien) zu erzählen. Begünstigt wurden die Erfolge seiner Reisen durch die damals bereits ausgedehnte Schiffahrt der Griechen, ihre weit vorgerückten Kolonien und tiefen Verzweigungen in das Innere der Länder. Auch hatte das zeither hermetisch verschlossene und isolirte Egypten seine Politik total geändert und die Pforten dem fremden Verkehr geöffnet.

Entdecker im eigentlichen Sinn waren indeß die Griechen nicht. Ihr Handel und ihre Schiffahrt blieben auf das Mittelmeer und dessen Dependenzen beschränkt und die Meerenge von Gibraltar haben sie nur einmal überschritten, als Pytheas von Massilia die Reise nach dem Norden Europas unternahm. Es wird davon bei der speziellen Geschichte Griechenlands näher die Rede sein. Die abenteuerliche Reise, deren Aufzeichnungen ohnedies mit strenger Kritik zu lesen sind, blieb vereinzelt ohne Nachfolge und gab für den Handel keine Ausbeute. Wissenschaftlich indeß mochte sie nicht ohne Nutzen gewesen sein, indem sie bis zur Römerzeit eine hauptsächliche Quelle für die Kenntniß Britanniens und des nördlichen Frankreichs bildete. Jedenfalls war sie neuer und zuverlässiger, als die fönizischen Berichte, dagegen scheinen die karthagischen Schriften, welche gleichfalls nur in wenigen Bruchstücken und fast durchgehends in Uebersetzungen auf uns gekommen sind, von den Griechen bei ihren geografischen Studien benutzt worden zu sein. Woher anders könnte z. B. Aristoteles

seine Ansichten über die Westküste Afrikas geschöpft haben? Dem universellen Geiste dieses Philosophen ist die Wissenschaft auch auf diesem Felde Dank schuldig, wie er überhaupt unter den klassischen Gelehrten des Alterthums derjenige ist, welcher den praktischen Doktrinen die meiste Aufmerksamkeit schenkt. Bei ihm finden sich wenigstens Spuren einer Staats- und Volkswirthschaftslehre und gesunde Ansichten über die Gestalt und Bewegung der Erde. Auch bei ihm begegnen wir dem Gedanken einer westlichen Durchfahrt nach Indien und an mehren Stellen spricht er von einem großen Lande, das dazwischen liegen soll (Wiederholung der Atlantis). Es setzt dies bereits einigen Fortschritt in der Erdmessung voraus, welche 50 Jahre früher der Philosoph Eudoxus in einen förmlichen Grundriß gebracht hatte. Der Meridian ging auf demselben durch Rhodus und über diesen Punkt war auch die Hauptlinie der Breite gezogen. Wie unvollkommen immer das Ganze sein mochte, der Anfang war gemacht, die Bahn betreten, auf welcher die Nachkommen zum Ziel gelangten. Als Lehrer des großen Alexander vermochte Aristoteles besser, als jeder andre, von dessen Feldzügen Nutzen für seine Studien zu ziehen und deren Wirkungskreis in einem außerordentlichen Umfang zu verbreiten.

Die mazedonische Weltherrschaft war zu kurz und verfiel mit dem Tod ihres Helden zu schnell in Trümmer, als daß wir in ihr für unsre Aufgabe das ergiebige Material finden sollten, wozu sie sonst berechtigt wäre. Von ihr datirt sich auch der Verfall Griechenlands und der Verlust seiner Selbständigkeit. Indeß hatte Alexander inmitten seiner zerstörenden Kriege ein Werk dauernden Friedens und Segens geschaffen, welches in der Geschichte des Handels eine lange Reihe von Jahrhunderten durch meist ungetrübten Glanz hervorleuchtend, noch bis auf den heutigen Tag ein ehrenvolles Ansehn behauptet und seiner alten Bestimmung mit neuen Hoffnungen entgegensieht. Dieses Werk ist das auf

dem Delta des Nils erbaute Alexandrien. Die Herrschaft der Ptolemäer, welche es zur Hauptstadt ihres Reiches machten, zog einen großen Theil griechischer Kultur herüber, und wie sie nun Handel, Industrie und Schiffahrt mit Vorliebe pflegte, so wußte sie auch die damit verwandten Wissenschaften der Erdkunde, Mathematik und Geometrie zu neuen Forschungen und Fortschritten anzuregen. Einen großen und verdienten Ruf erwarb sich darin Eratosthenes, welcher im zweiten Jahrhundert v. Chr. als Bibliothekar an der Bibliothek zu Alexandrien, der reichsten der alten Welt, angestellt war. Im Besitz der umfassendsten Hülfsmittel sammelte er das vielfach Zerstreute, sichtete das sich Widersprechende, erhellte die dunkeln Partien, entschied die zweifelhaften Stellen und schrieb, mit eignem Forschungsgeist begabt, das erste systematische Lehrbuch einer mathematischen Geografie. Wenn wir von den Hülfsmitteln sprechen, die ihm zu Gebot gestanden, so müssen wir sie immer in der Unvollkommenheit der damaligen Zeiten betrachten, und darnach auch den Maßstab einrichten, welchen wir an Beurteilung seines Werkes legen. Immer finden sich tiefe Gedanken und anregende Konjekturen darin und die von ihm entworfene Erdtafel enthält einzelne höchst überraschende Angaben, z. B. seine Scheidung der Erde in eine nördliche und südliche Hälfte, und die Ausdehnung, die er dem Ozean gibt, wo er geradezu sagt „daß, wenn nicht seine übermäßige Größe es verhinderte, wir denselben von Spanien nach Indien auf demselben Parallel durchschiffen könnten.“ Für die Gestalt der Erde hält er natürlich die Kugelform fest und beweist ihre Länge und Breite nach neuen, verbesserten Grundsätzen. Er wagt sich sogar an eine Messung des Umfangs der Erde, und scheint die Entfernung des Mondes berechnet und die Schiefe der Ekliptik gekannt zu haben. Insofern nämlich sein Werk verloren gegangen und nur in Bruchstücken auf uns gekommen ist, läßt sich ein ganz

sicheres Urteil darüber nicht fällen. So viel bleibt gewiß, daß es im Alterthum allgemeine Geltung hatte und bis zum Ende dieses Abschnitts, sogar bis zur Zeit der Araber in weitverbreitetem Gebrauche war, trotzdem es manche Anfechtungen erlitt, zumal von dem Astronomen Hipparchus, welcher etwa 30 Jahre später als Eratosthenes lebte, und dessen Ansichten im Einzelnen durchaus nicht gering zu schätzen sind. Eigen ist, wie er von ganz verschiedenen Vordersätzen ausgehend in Betreff transatlantischer Fahrten gen Westen mit seinem Gegner zusammentrifft und noch bestimmter, als dieser, seine Ueberzeugung von der Existenz einer Gegenerde, eines neuen Welttheils ausspricht.

Innerhalb der jetzt beginnenden Periode bereichert sich die Erdkunde nicht nur nicht durch neue Entdeckungen, sie vermindert sich vielmehr. Mit dem Fall Karthagos sinken Handel und Schiffahrt, die Politik der römischen Weltherrschaft, rein militärisch, hat für friedliche Eroberungen nicht entfernt den Sinn. Zwar führen die römischen Kriegszüge diesseits der Alpen zu besserer Kenntniß des mittleren Europas, andrerseits aber hören jetzt die Seefahrten außerhalb der Meerenge Gibraltars auf. Auch die Nachrichten über Indien und das östliche Asien nehmen eher ab als zu. Weder der fönizisch-karthagische Handelsgeist, noch die in reicher Mannigfaltigkeit erquickende griechische Kultur vermögen wieder aufzustehen und das Alles centralisirende Rom drückt jede freiere, eigenthümliche Entfaltung nieder, ohne doch selbst Leben und schaffende Triebe spenden zu können.

Wie sollten in solcher Lage dem allgemeinen Verfall die Wissenschaften entgehen? Wir treten in die Zeit der Epigonen und der Reproduktivität dessen, was eine größre Vergangenheit erfand und dachte. Auch auf unsrem Gebiete begegnen wir verschiedenen Namen, meist griechischen, denn die feine Sprache blieb noch immer vorherrschend und die Römer beschäftigten sich wenig mit die-

sem Zweig der Litteratur. Nur etwa Plinius der ältere und Tacitus machen davon rühmliche Ausnahmen. Das geografische Werk Strabos genießt das Glück, vollständig auf unsre Tage gekommen zu sein. Seine Kompilationen haben wenigstens das Verdienst, einen Theil der verlornen Schriften seiner Vorgänger, zumal des Eratosthenes, gerettet zu haben. Eignen Werth hat sonst das Buch wenig. In Alexandrien, welches als der unumgängliche Zwischenplatz für die Einfuhr der indischen Luxusartikel nach Rom seinen blühenden Handel behauptete, erhielten sich am längsten wissenschaftliches Streben und vorzüglich geografische und mathematische Studien. Unter andern Gelehrten ist hier des Ptolomäus zu gedenken, welcher zu Anfang des dritten Jahrhunderts n. Chr. lebte und mit neuen Messungen der Längen- und Breitengrade eine Karte der Erde zeichnete, auch die Bewegungen und Entfernungen der Planeten genauer bestimmte. Obschon er mehr die Forschungen seiner Vorgänger, als seine eignen benutzte, so wurde doch nach seinem Namen das damalige „Weltsystem" bezeichnet. Mit Ptolomäus endigt für unsre Aufgabe die alte Kulturperiode, sein Werk versank in die allgemeine Finsterniß, bis es die Araber wieder hervorsuchten und mit schätzenswerthen Verbesserungen und ganz neuen Zusätzen veröffentlichten. Auf diese Weise gelangte es zu außerordentlichem Rufe, wurde vielfach übersetzt und bearbeitet und blieb bis zur Entdeckung Amerikas Leitfaden für den Unterricht und Auktorität der Wissenschaft.

Die letzten zwei Jahrhunderte dieses Abschnittes bieten das Bild zusammenstürzender Ruinen. Die Entdeckungen der Erdkunde gingen so gut wie verloren; das Morgenland verschloß sich hermetisch gegen das Abendland, und Handel und Verkehr mußten bei den barbarischen Völkern, welche vernichtend über die alte Welt hereinbrachen und sie aus ihren Angeln hoben, wieder ganz von

Anfang die Laufbahn beginnen. Davon aber gehört die Geschichte in den nächsten Abschnitt.

II.

Schon Oben wurde gesagt, wie vergeblich und zwecklos jeder Nachweis über den Ursprung des Handels sein würde. Von dem Anfang eines regelmäßigen Ackerbaues und Produktenhandels zeigen sich die ersten Spuren in Egypten und Palästina. Die Kultur der Egypter, als die älteste der uns historisch bekannten, basirt sich auf den Ackerbau. Mit Moses Tod und der Eroberung von Palästina hört das unstäte Nomadenleben der Juden auf, das Volk geht zum Ackerbau über und konsolidirt sich mit Hülfe der mosaischen Gesetze zu einem Staate. Zu gleicher Zeit treten auch die Fönizier auf die Schaubühne, Salomo schließt mit ihnen einen Vertrag zu Betreibung gemeinschaftlichen Handels nach Ophir (Südland). Nehmen wir daher den Handel der alten Welt so, wie er uns bereits hier entgegentritt, und zeichnen ihn nach seinen Hauptumrissen.

Der ursprüngliche Handel der alten Welt war Landhandel und blieb es der Hauptsache nach nicht nur bis zum Ende dieser sondern auch der nächsten Periode, d. h. bis zur Entdeckung Amerikas. Die drei Kontinente, welche die alte Welt bildeten, berühren sich vielfach mit ihren Gränzen und bilden eine kompakte Ländermasse, welche, ohne sich der Schiffahrt zu bedienen, mit einander verkehren kann. Das mittelländische Meer, welches sie gemeinschaftlich umschließen, ist, in verhältnißmäßig geringem Umfang, mit vielen Inseln, Buchten, Engen, Halbinseln und Landzungen versehen, für die Beschiffung, welche überall im Angesicht der Küsten bleibt und daher nur den Charakter einer Küstenfahrt

trägt, kaum mehr als ein Binnensee zu betrachten. Das Mittelmeer, von den Säulen des Herkules bis an das Ende des schwarzen Meeres gedacht, ist daher der vornehmste Schauplatz der alten Handelsthätigkeit, längs seiner Gestade waren die materiellen wie intellektuellen Kräfte des Alterthums konzentrirt, hier hatte es seine Krone und Spitzen. Wie viel Interesse auch einzelne Expeditionen außerhalb der Meerenge Gibraltars darbieten, sie sind zu gering an Zahl und zu unbedeutend im Resultat, als daß sie ein entscheidendes Moment in der alten Handelsgeschichte abgeben könnten. Nur etwa noch jenseits des egyptischen Isthmus im arabischen, desgleichen im persischen Meerbusen bis zu den Küsten Vorderindiens, kann von einem Seehandel die Rede sein. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß er auch dort dieselbe Eigenschaft der Küstenschiffahrt haben mußte, um so mehr als begünstigt von der Natur durch die von sechs zu sechs Monaten regelmäßig wechselnden Winde der Monsoons.

Europa, wo sich heutzutage der Welthandel konzentrirt, erscheint in dieser Periode sehr untergeordnet. Trotz Griechenland und Rom ist seine nationalökonomische Produktion nicht der Rede werth. Nur etwa Spanien macht davon eine Ausnahme, dessen edle Metalle ihren Markt auf allen Plätzen fanden. Der römische Handel vollständig und der griechische zum großen Theil war mehr passiv als aktiv, das Wenige, was derselbe von eigenen Produkten und Fabrikaten zur Ausfuhr besaß, konnte das Mißverhältniß der Einfuhr nicht ausgleichen. Nach den Ansichten, die wir jetzt von der Natur des Handels haben, begreift sich schwer, wie solche Zustände Jahrhunderte lang dauern und ihre Blüthezeit genießen konnten. Ueber die besondern Ursachen wird unten bei den einzelnen Völkern die Rede sein, hier nur einige allgemeine Vorerinnerungen.

Zunächst ist der geringe Umfang zu beachten, welchen damals

Europa hatte. Die Pyrenäen- und Alpenkette bildete so ziemlich die Gränze, über welche hinaus fast jede Kultur aufhörte. Welche Geschichte des Handels läßt sich über das damalige Germanien, die größere Hälfte Galliens, die Donauländer, den Norden und Nordosten Europas schreiben? Bernstein und englisches Zinn ist die einzige Ware von dorther, die in einem karthagischen oder griechischen Preiskourant verzeichnet ist. Bedürfnisse hatten jene barbarischen Völker, die als Jäger und Nomaden lebten, so gut wie keine. Wie konnte also ein irgend erheblicher Verkehr mit ihnen Statt finden?

Es beschränkte sich demnach der europäische Markt auf die Küstenländer und Inseln des Mittelmeeres. Indeß wie wunderbar und mannigfach auch die Kultur auf diesem kleinen Gebiete gewesen, für den Handel bleibt sie nothwendigen Modifikationen unterworfen. Da nämlich die das Mittelmeer begränzenden Länder eine große Aehnlichkeit wenn nicht Gleichheit in Klima, Anbau und Produkten genossen, so fanden sie in ihrer eigenen Erzeugung ein mehr oder minder reichliches Mittel zur Befriedigung der gewöhnlichen Lebensbedürfnisse, und bedurften dafür nur selten gegenseitiger Aushilfe. Man vergesse nicht, wie eng gezogen in der alten Welt der Kreis der Handelsartikel war. Thee, Kafe, Zucker, Kartoffeln, Butter, Bier und Spirituosen, Gegenstände, worin mehr als die Hälfte unsres heutigen Geschäfts gemacht wird, waren den Alten unbekannt. Brod, Fleisch, Fische, Gemüse, Oel, Wein, Käse, Milch und Honig bildeten fast den ganzen Bestand ihrer Kost, — Alles Nahrungsmittel, die jedes Land, besser oder schlechter hervorbrachte. Nur ein Artikel, das Getreide, bedarf besonderer Unterscheidung. Städte, welche wie Athen in unfruchtbarer Gegend erbaut, oder durch politische Umstände einen außerordentlichen Zuwachs ihrer Bevölkerung erfahren hatten, wie Rom, konnten mit dem eignen Erzeugniß nicht ausreichen, und

sahen sich genöthigt, ihren Bedarf an Brod von andern Orten her zu holen. So wurde die Proviantirung Roms, zumal unter der Kaiserzeit, wo es mehre Millionen Einwohner zählte, eines der wichtigsten Handels- und Rhedereigeschäfte. Da die Zufuhren hauptsächlich aus Sizilien und Nordafrika kamen, so erhielten beide Länder den Namen der römischen Kornkammern. Allein wenn wir auf das wahre Wesen dieses Getreidehandels blicken, so erscheint er weniger ein Handel der freien Wahl und der Privatökonomie, als eine polizeiliche Maßregel der Nothwendigkeit. Der Staat beaufsichtigte denselben ausschließlich, betheiligte sich zu Zeiten auch selbst daran, und die wenigen Gesetze, welche Rom in Handelssachen gegeben, betreffen das Getreidegeschäft. Nehmen wir dieses weg, und etwa noch die Silberausbeute der spanischen Bergwerke, so bleiben uns wenig unbedeutende Gegenstände eigner Produktion, welche die Länder des Mittelmeeres in unmittelbarem Eigenhandel mit einander umtauschten. Mit dem Fall Griechenlands sank auch sein Kunst- und Gewerbfleiß und das weltherrschende Rom absorbirte alle Reichthümer der unterjochten Völker in unproduktiver Centralisation.

Die Blüthe des alten Handels ist daher am wenigsten unter der römischen Weltherrschaft zu suchen, sie fällt vielmehr in jene Zeit, wo auch noch andre Völker sich in selbständiger Mannigfaltigkeit neben einander bewegten und nicht ein einzelner Machthaber Alles vor sich nieder beugte. Diese Zeit bildet das fünfte und vierte Jahrhundert vor Christus. Da standen die fönizischen Freistaaten noch im Zenith ihres Glanzes, würdig strebten Karthago und andre Kolonien der Mutterstadt nach. Egypten hatte seine reichen Schätze dem Verkehr geöffnet, Griechenlands goldenes Zeitalter war angebrochen, die handelsthätigen, gewerbsamen Etrusker geboten in Italien und in Asien selbst dürften die Beschäftigungen des friedlichen Verkehrs und der Gesittung kaum

jemals schöner gepflegt worden sein, als unter der damaligen Herrschaft der Perser.

Es war unter allen diesen Völkern und Staaten ein bei Weitem größerer Umtausch von Ideen, nicht minder denn Waren, als nachdem die Römer ihre Selbständigkeit gebrochen und die lebensvolle Mannigfaltigkeit ihrer Staatsformen in der Einförmigkeit der Sklaverei nivellirt hatten. Was die Römer nie kannten und übten, Handelspolitik, war bei Föniziern, Karthagern und Griechen mehr oder minder Staatsmarime. Darum mußte ihnen auch an Verbreitung der Kultur, an Bereicherung und nicht an Verarmung der Länder, welche sie kolonisirten, gelegen sein. So blühten Groß-Griechenland, Sizilien, Massilia, Tartessus und die Pflanzstädte Afrikas. Ihre Bedürfnisse erstreckten sich weit über den Kreis der gewöhnlichen Nahrungsmittel, sie verlangten nach Produkten ferner Länder, die ihnen allein der Handel zuführen konnte. Sie trieben diesen Handel direkt und indirekt, und die Einfuhren, die sie machten, waren nicht allein für den eignen Verbrauch, sondern dienten ihnen selbst zu weiteren Spekulationen für die Wiederausfuhr zu Land oder Wasser. Auch besaßen sie nicht selten industrielle Betriebsamkeit, sie verarbeiteten die Rohstoffe zu Fabrikaten und brachten solche auf den Markt; man denke an Korinth, Tyrus, Babylon, Milet, Sybaris u. a.

Wir dürfen die sozialen Zustände des Alterthums nie aus den Augen verlieren, wollen wir die Natur des damaligen Handels richtig würdigen. Den täglichen Bedarf der Lebensnahrung brachte fast jedes Land selbst hervor, und mit Ausnahme des Getreidegeschäfts hatte der Handel schon darum nicht den großen Kreis von Konsumenten, wie heutzutage, weil in der alten Welt die Abstände zwischen Reich und Arm noch größer waren, der eigentliche Mittelstand noch mehr fehlte und das Institut der Sklaverei eine ansehnliche Zahl ganz von dem Genuß der Menschen-

und Bürgerrechte ausschloß. Dies gilt vornemlich von den Römern und Griechen, und bezeichnet den tief einschneidenden Unterschied, welcher die alte Nationalökonomie von der neuen trennt. Es wird wol kaum der Widerlegung bedürfen, wenn Jemand analoge Verhältnisse in Amerika suchen wollte. Die Sklaverei ist dort nur auf zwei oder drei Arbeitsweisen beschränkt, während alle andern in ihrer unzähligen Mannigfaltigkeit dem gränzenlosen Handelsgeist des Volkes angehören. Sodann ist sie lokal und auf eine Verschiedenheit der Racen begründet, welche die Humanität zwar nie vertheidigen, wol aber als ein jeden Vergleich mit dem Alterthum ausschließendes Merkmal gelten lassen wird. Man könnte dann eher noch die russische Leibeigenschaft in Betracht ziehen, wo selbst reiche Kauf- und Gewerbsleute der persönlichen Freiheit entbehren und in der Gewalt eines Grundherrn stehen, der jeden Augenblick über ihr ganzes Sein und Haben verfügen kann.

In demselben Maaß als der Kreis der im alten Welthandel — denn vom Binnenhandel in Landesprodukten ist hier nicht die Rede — vorkommenden Artikel beschränkt war, war es auch der Kreis der Konsumenten. Wir brauchen zu diesem Behuf nur Einsicht zu nehmen von einer Liste fremder Wareneinfuhr nach Athen, Rom oder wo sonst. Wir finden darin Metalle und Edelsteine, Gewürze, Rauchwerk*) und Spezereien, gewebte Stoffe aus Seide, Baumwolle und Wolle feinster Qualität, Pelzwerk, Elfenbein, Delikatessen der Tafel, Sklaven, wilde Thiere für den Circus, Kunstwerke aus Erz und Stein, mit einem Worte alles weniger oder mehr Gegenstände des Luxus und Wollebens, für das Allgemeine ohne Werth und Bedeutung und nur den privilegirten Klassen der Reichen und Vornehmen zugänglich. Jene Importen

*) Der römisch-griechische Kultus, welcher so viele Gottheiten und Opfer kannte, bedurfte des aromatischen Rauchwerks in größeren Massen, als es jetzt in den Handel kommt.

von Rohstoffen und Fabrikmaterialien, wie wir sie jetzt aus fernen Ländern zu einheimischer Verarbeitung beziehen, fehlen ganz. So lange als die kleinen Handelsstaaten und Kolonien selbständig waren, mochten der Theilnehmer mehr sein und der Nutzen auf mittelbaren Wegen sich über weitere Kreise verbreiten; als aber zuletzt Rom Alles in sich verschlang, verlor der Handel jede produktive Kraft, verarmte statt zu bereichern das Volk noch mehr und konnte der allgemeinen Katastrofe nicht entgehen.

III.

Wir werden bei den Römern die Gelegenheit wiederfinden, ausführlicher der den Verfall des Handels begleitenden Umstände zu gedenken. Indem wir jetzt auf die obengenannten Gegenstände des alten Verkehrs zurückkehren, haben wir die Länder, woher dieselben, und die Mittel und Wege, wie sie auf den Markt kamen, anzugeben. Asien zunächst und sodann Afrika sind es, welche die im Alterthum so hoch geschätzten und theuer bezahlten Waren erzeugen. Beide Welttheile genossen dazumal einer verhältnißmäßig größeren Kultur, als in der Gegenwart, und ohne Zweifel war das Innere Afrikas bekannter und durchforschter. Der Haupthandel fand indeß immer mit Asien Statt und zwar mit seinen südöstlichen Theilen, welche die indischen Länder begreifen. Hier wiederholten sich nicht nur die Produkte der übrigen Länder Asiens, sondern hier gediehen diejenigen, die nirgends anders zu finden waren, Gold, Perlen, Diamanten, Zimmt, Baumwolle und Seide. Dieser Handel des Westens mit Indien ist wol der älteste, welchen die Welt kennt, und Bewunderung verdient die tiefe Weisheit der Vorsehung, daß sie einem der entlegensten Theile der Erde Erzeugnisse verlieh, wornach die Menschen andrer Länder so sehn-

süchtig strebten und davon angetrieben einen Verkehr einrichteten, welchen sie sonst zweifelsohne unberücksichtigt gelassen hätten. Auf diese Weise hat Indien von frühester Zeit einen wichtigen Einfluß auf die Kultur der Menschheit genommen, veränderte Wege dahin haben jedesmal Epochen in der Handelsgeschichte bewirkt, zu den seltensten Anstrengungen haben sich die Völker entschlossen, um die Vortheile der Zuführung eines Theils von dem Segen der verschwenderischen Natur Indiens zu erringen. Es ist daher zu bedauern, daß es uns für die früheren Perioden an einer zusammenhängenden, erschöpfenden Darstellung fehlt und bei dem Dunkel der Geschichte wol für immer fehlen wird.

Daß schon in frühester Zeit eine Seeverbindung längs der Küsten Persiens, Arabiens und Egyptens mit den Indusländern bestanden, ist kaum in Abrede zu stellen. Welche Völker daran Theil hatten und wie, darüber sind die Ansichten schwankend und widersprechend. So viel ist aber gewiß, daß die Fönizier und später die Egypter als diejenigen Kaufleute erscheinen, welche für den europäischen Markt den indisch-arabischen Zwischenhandel in Händen haben. Tyrus, später Alexandrien, war das große Emporium desselben, von daher wurde der ganze Westen zumal Rom versorgt. Zugleich bewegt sich der interessanteste Theil der alten Schiffahrt innerhalb des indisch-arabischen Verkehrs. Obgleich den Charakter der Küstenfahrt nie verläugnend, war diese doch die möglich längste, schwierigste und verlangte die meisten nautischen Kenntnisse. In ihr bildete sich vorzüglich die fönizische und arabische Marine.

Wie bedeutend auch zu gewissen Zeiten dieser Seeverkehr Asiens mit Afrika und Europa war, so steht er doch weit zurück gegen den Betrag des asiatischen Landhandels. West- und zumal Kleinasien genossen dazumal eine Civilisation, wie sie solche auf kurze Zeit und nur zum Theil unter den Arabern wieder erreichten, eine Menge blühender und bevölkerter Staaten und

Städte drängte sich von den Küsten des Mittelmeers bis zum Eufrat und Tigris und hinab zum Meerbusen, in den sie sich ergießen. Die erste große Weltstadt, Babylon, tritt an ihren Ufern, wo die Natur selbst den Fingerzeig für die Errichtung eines Völkermarktes gab, hervor aus der Dämmerung der Geschichte. Schon der Profet Ezechiel nennt sie die „große Kaufmannstadt, in der der Handel blüht." Die Babylonier, Chaldäer und Meder, welche sich in der Herrschaft des westlichen Asiens folgten, waren daher nichts weniger, als Barbaren, sondern besaßen schon höhere Grade von Bildung und Kenntnissen. Auch die persische Oberhoheit, welche sich am weitesten erstreckte und am längsten dauerte, war dem Handelsbetrieb und Gewerbfleiß eher günstig, als schädlich. Die Perser, obgleich selbst ein kriegerisches Volk und nur mit der Waffenführung beschäftigt, liebten doch Glanz und Luxus und ließen daher Handel und Industrie ungestört für ihre Befriedigung sorgen. Hätten die Perser ähnlich den Römern centralisirt und nivellirt, Asien würde um eine ausgezeichnete Kulturperiode gebracht und schon früher der Barbarei verfallen sein. Die herrliche Blüthe der kleinasiatischen Freistaaten gehört in die Zeit der persischen Herrschaft, welche dort bei Weitem milder und liberaler auftrat, sich mehr mit der Anerkennung einer Schutzherrlichkeit begnügte und dem Handelsgeist der Kommunen und ihrer Autonomie in innern Angelegenheiten wenige oder keine Hindernisse bereitete.

Erwägt man bei diesem Allem den unermeßlichen Produktenreichthum Asiens, der drei Zonen in sich begreift, so wird für jene Zeit die Vorstellung von dem Umfang seines innern Handels nicht gering ausfallen. Mit Ausnahme der Verbindungen, welche Indien zur See mit Babylon und Persien auf dem persischen und mit Egypten auf dem arabischen Meerbusen unterhielt, wurde der ganze asiatische Handel zu Lande geführt. Die Flußschiffahrt war dagegen sehr untergeordnet, obschon der Welttheil an mächtigen Strö-

men keinen Mangel litt. Allein dieselben fließen großentheils durch öde Steppen, wo es an den nothwendigsten Materialien zum Schiffbau fehlt, und werden sonst durch mancherlei Naturhindernisse unterbrochen, so daß sie noch heutzutage für die Schiffahrt wenig oder gar nicht brauchbar sind. Indeß auch der Landhandel mußte ganz besondere Formen und Eigenschaften annehmen, bedingt durch die Eigenthümlichkeit der geografischen Lage und Bodenbeschaffenheit. Bei der ungeheuren Ausdehnung zumal Mittelasiens, dessen weiten und zahlreichen Wüsten und den nomadisirenden Räubervölkern, die dort seit Ewigkeit heimisch sind, war es Sache der Nothwendigkeit, den Verkehr nicht mit einzelnen Kräften und Mitteln und auf einzelnes Risiko, sondern in Vereinigung zu einer zahlreichen und starken Gesellschaft zu betreiben, die sich gegen Räuberanfälle selbst vertheidigen konnte, oder auch reich genug war, um ein bewaffnetes Geleit zu bezahlen. Diese Handelsvereine sind die Karawanen, welche von Zeit zu Zeit ausgerüstet wurden, von einem bestimmten Ort ausgingen und auf fest vorgezeichnetem Wege die Reise zurücklegten. Der Einzelne mußte sich hier dem allgemeinen Gesetz unterwerfen, welches ebensowol die Gebote der Natur, als der Vortheil Aller gegeben hatten. Inmitten der Steppen und Wüsten hingestreute Oasen bildeten die unentbehrlichen Ruhepunkte, wo sich Käufer und Verkäufer oft zu begegnen pflegten, wo Gasthöfe (Karawansereien) gebaut wurden, selbst ganze Niederlassungen gewöhnlich einer Gottheit gewidmet entstanden, unter deren Schutz man handelte, ja welche nicht selten das Ziel frommer Wallfahrten wurden. Nicht minder mußte der Karawanenhandel seine bestimmten Stapelplätze haben, wo die Niederlagen des großen Warenmarktes waren und ein Wechsel der Spedition Statt fand. Denn obgleich die Natur dem südlichen und mittleren Asien die Hauptbedingung seines ganzen Landhandels das Schiff der Wüste, das

Kamel, schenkte, so konnte doch unmöglich dasselbe beladene Thier einen ununterbrochenen Weg vom schwarzen Meer bis zum Ganges zurücklegen. Auch wollten ja die zwischen liegenden Länder mit ihrem Antheil versorgt sein.

Nehmen wir den Zug der Karawanen ausgehend von Ost- und Südasien, beladen mit den Erzeugnissen Indiens und Chinas, so sehen wir Bactra und Maracanda (die heutige große Bucharei) als die erste Ruhestätte nach der langwierigen und mühevollen Reise über die Hochgebirge Tibets und durch die Wüste Kobi. Hier geschah nicht nur die Umladung der Waren für ihre weitere Bestimmung, sondern ein großer Theil davon verblieb in Maracanda, welches das best gelegene Emporium war, wo die Völker des mittleren Asiens die Bedürfnisse ihres meist noch rohen Zustandes befriedigen konnten. Von Maracanda aus zogen die Karawanen theils nordwärts zum kaspischen Meere und dem Jaxartes, theils westwärts nach Kleinasien an die Küsten des mittelländischen und schwarzen Meeres, dessen blühende Städte die natürlichen Stapelplätze derjenigen asiatischen Produkte waren, die auf diesem Wege Europa oder Afrika zugeführt werden sollten. Nordwärts dauerten die Schwierigkeiten und Gefahren der Reisen unverändert fort, dagegen wurden sie innerhalb des persischen Gebiets und vornemlich durch Kleinasien durch gebahnte Heerstraßen, und überhaupt durch die dichtere Bevölkerung und den allgemeinen Anbau des Landes vielfach erleichtert. Als des dritten und besonders in den früheren Zeiten wichtigen Stapelmarktes von Asien ist Babylonien zu erwähnen, wohin die indischen Erzeugnisse sowol zu Wasser als zu Lande gelangten. Von hier kamen sie dann zur weitern Ausfuhr nach Westen und Norden, die sich um so lohnender erwies, als ein großer Theil der Rohprodukte von dem babylonischen Kunst- und Gewerbfleiß zu Fabrikaten verarbeitet worden war. Mit dem

Aufschwung Alexandriens gerieth der Handelsweg über Babylon in Verfall.

An Umfang und Bedeutung, an Kultur und Reichthum Asien allerdings weit untergeordnet, ja zu mehr als zwei Drittheilen vollkommen unbekanntes Land, gewährt Afrika doch allein durch die beiden Völker der Egypter und Karthager für die Handelsgeschichte des Alterthums ebenso interessante und lehrreiche, als wichtige Beiträge.

Wie schon in Asien die Flußschiffahrt sehr zurückstand, so war in Afrika mit Ausnahme des einzigen Nils keine Rede davon. Nicht, daß es dem Welttheile an Strömen fehle, allein dieselben sind bis auf den heutigen Tag fast nur in ihren Mündungen bekannt und fallen mit ihrem Laufe in der Mehrzahl in die Länder jenseits der Wüste, deren Geschichte und Geografie uns mehr oder minder dasselbe Geheimniß geblieben ist, wie dem Alterthume. Der bewohnte und kultivirte Theil Afrikas war seine Nordküste. Hier blühte ein Kranz griechischer und fönizischer Pflanzstädte in so reicher Fülle politischer wie kommerzieller Macht, daß die eine mit Rom um die Weltherrschaft streiten konnte. Die Nordküste Afrikas begreift den verhältnißmäßig schmalen Landstrich, der sich zwischen dem Atlasgebirge und dem Mittelmeere über die ganze Breite des Erdtheils bis an den Nil hinzieht. Die Flüsse haben einen viel zu kurzen Lauf, um irgend für die Schiffahrt sich zu eignen, und der Binnenhandel Afrikas erscheint daher nicht minder wie derjenige Asiens als Landhandel. Insofern trägt er auch viele gemeinschaftliche Merkmale. Das Kamel ist in Nordafrika bis über die Küsten hinaus ein einheimisches Thier, nomadisirende Völker beschäftigen sich mit seiner Zucht und geben häufig die Warenführer ab für die Karawanen, deren Reisen durch die afrikanischen Wüsten noch von etwas andern Gefahren und Schwierigkeiten begleitet sind, als in Asien. Diese furchtbaren Wüsten verschulden

die geringe Erforschung und Kenntniß von dem Innern Afrikas, auch die großen Weltstürmer, ein Kambyses, ein Alexander, haben davor Halt gemacht, nur den rastlosen fönizischen und in späterer Zeit auch den arabischen Handelsgeist und den wissenschaftlichen Eifer unsrer Zeiten konnten alle Schrecknisse nicht aufhalten, und das Wenige, was wir wissen, verdanken wir ihnen.

Die Fahrten der Portugiesen verfolgten vor Allem das Ziel des ununterbrochenen Seeweges, ihre Entdeckungen längs der Westküste Afrikas bildeten dafür die Stufenleiter. Sie beschränkten sich einzig und allein auf die Küste, und wie viel seitdem geschehen, wie andere mächtigere Nationen den Portugiesen gefolgt sind, auch die neueste Karte Afrikas zeigt nur an den Rändern feste und zuverlässige Linien und Gränzen, das ganze Innere ist noch derselbe weiße Raum, wie vor Tausenden von Jahren, — allenfalls mit unsichern Konjekturen und Hypothesen angefüllt.

Zwar bildet die Herrschaft der Araber eine glänzende Episode in der Geschichte dieses Welttheils, aber leider ist sie nur eine Episode, mit welcher seine Gegenwart nicht zusammenhängt, in welcher die roheste Barbarey auf diesen einst gesegneten Strichen lastet, Raubstaaten, wie Fez und Marocco, Tunis und Tripolis sich erheben, und türkische Paschas die Nachfolger der Ptolemäer, Idrisiden, Aglebiden nnd Mameluken geworden sind. Die französische Besetzung Algeriens ist zu kurz, als daß sie schon in Betracht kommen könnte. Wie anders zu jener Zeit, wo Handel und Schiffahrt die beiden Syrten belebten und Egypten das bevölkertste, fruchtbarste und wolhabendste Land der alten Welt war. Unmittelbar an der See gelegen mußten die griechischen und fönizischen Kolonien den vornehmsten Schauplatz ihrer Thätigkeit auf diesem Element haben. Als Kaufleute konnten sie aber diese Thätigkeit nur erhalten, indem sie nie Mangel an Gegenständen dafür erlitten, d. h. sie bedurften lohnender und mannigfacher Waren

des Umtausches. Wenn sie dafür seewärts fremde und entfernte Länder aufsuchten, was erklärt sich leichter, als daß sie auch landwärts die Nachbarschaft zu erforschen begannen. Hatten sie den Schrecknissen des öden Ozeans getrotzt, so mochten sie es auch mit der Wüste aufnehmen. Und wol gab es Gegenstände, die zu gewinnen sich der Mühe verlohnte, Gold in Staub und Körnern, Elfenbein, wilde Thiere, zumal Elefanten, welche ein Hauptbestandtheil der karthagischen und egyptischen Kriegsmacht waren, und sodann Sklaven, einer der ältesten und immer gleich gesuchten Handelsartikel Afrikas. Zuletzt hat die Natur der Wüste ein Geschenk verliehen, durch dessen Nothwendigkeit sie die Menschen selbst an Orten zu einem Verkehr zwingt, die sonst von Jedermann verlassen und gemieden wären. Dieses Geschenk sind die großen Salzlager. Bald in Seen bald in Hügeln angelegt enthalten sie einzig und allein ein Lebensbedürfniß, welches die innern Länder Afrikas entbehren und daher von dort zu holen genöthigt sind.

In ein wie hohes Alter dieser Landhandel bereits hinaufsteigt und wie tief er in das Innere Afrikas eindrang, davon gibt Herodot das vollgültigste Zeugniß. In keinem Abschnitt seines Werkes ist er erschöpfender, als wo er über Egypten und das angränzende Libyen spricht. Einmal ist er selbst auf seiner Reise weit vorgedrungen, und dann hat er aus unmittelbaren und guten Quellen geschöpft. Jener Handel, den Meroe den Nil aufwärts nach Nubien und Abyssinien führte, ist uralt und verliert sich, wie der indische, in die Sage. War auch die Stadt gefallen, seine Wege blieben noch zu Herodots Zeiten betreten, nur hatten sich mit den griechischen und karthagischen Kolonien andre, mehr westlich gelegen, eröffnet, durch die libysche Wüste über das Harudschgebirge nach Fezzan (Gädulien), Tibbos (Garamanten) bis zu den Negervölkern in Burnu. Von diesen allen gibt Herodot deutliche Nachrichten, deren Wahrheit von den neuesten Reisenden

an verschiedenen Stellen bestätigt wird. Durch dieselben sind Gegenden wieder bekannt geworden, von denen die Kenntniß ganz verloren gegangen war. So ist aller Wahrscheinlichkeit nach der große Strom, welchen Herodot jenseits der Wüste Sahara als von Osten nach Süden fließend erwähnt, kein andrer als der Joliba oder Niger des Mungo Park. Ob mit dem bei den alten Schriftstellern so allgemeinen Ausdruck Aethiopier wirklich die Negervölker zu verstehen seien, ist noch immer Gegenstand kritischer Untersuchung. Jedenfalls gelten sie für die letzten, am weitesten südlich gelegenen Bewohner Afrikas, und wenn Herodot von ihrem wolligen Haar spricht, so bleibt kaum eine andere Annahme übrig.

Bemerkenswerth ist die Stetigkeit, womit Jahrhunderte, selbst Jahrtausende lang die Straßen des alten Landhandels festen Gang und gleichmäßige Richtung eingehalten. Heutzutage ziehen die Karawanen zwischen Rußland und China, zwischen Tombuktu und Tunis auf denselben von der Natur unveränderlich vorgeschriebenen Wegen, als einst die Baktrier und Babylonier, die Karthager und Cyrener. Wo die Wüsten und Steppen Mittelasiens und Nordafrikas nicht anders geworden sind, mußte auch die Einrichtung der Karawanen fast ganz die gleiche bleiben. Ueberhaupt hat der Welthandel seinen vorherrschenden Charakter als Landhandel bis zur Entdeckung Amerikas behauptet, und alle Veränderungen, welche ihn während des Mittelalters trafen, beziehen sich hauptsächlich auf die Völker, die ihn führten, weniger auf die Art und Weise, wie er, und auf die Länder, durch die er geführt wurde.

Schon bei Asien erwähnten wir, daß die Stationsplätze der Karawanen nicht selten das Heiligthum irgend einer Gottheit, den Dienst eines Kultus umschlossen und neben dem Handel zugleich das Ziel frommer Wallfahrten wurden. Noch in erhöhten Maßen finden wir diese Erscheinung in Afrika, wo die theokratische Verfassung der alten Egypter und ihre Hierarchie alle Verhältnisse des

Lebens durchdrang. In den frühesten Zeiten, wo es für die Geschichte zu tagen anfängt, nahe den Quellen des Nils, in Oberegypten oder vielmehr dem jetzigen Senar, wo Meroe blühte, begegnen wir einer engen Verbindung des Handels mit der Religion. Die Sammelplätze der afrikanischen Karawanen waren zugleich Niederlassungen jener Priesterkaste, die in Meroe herrschte und von dort ihre Missionäre aussandte, welche zunächst einen Tempel bauten, woran sich andre Gebäude anschlossen, bis daraus zuweilen eine ganze Stadt entstand.

Diese Wechselwirkung des Handels auf die Religion läßt sich noch jetzt im Orient nachweisen. Alle großen Messen und Märkte werden an heiligen Orten gehalten. So ist Mekka nur in Folge der „Caaba" der Mittelpunkt des arabischen Handels geblieben. Die religiöse Pflicht sucht sich mit dem materiellen Vortheil zu verständigen. Das Herbeiströmen großer Menschenmassen, der gemeinschaftliche Schutz, den sich die aus weiter Ferne und durch wüste und unsichre Gegenden kommenden Gläubigen gewähren, sind Garantien für einen Geschäftsverkehr und Warenumsatz, wie sie in dortigen Ländern nicht besser zu haben sind. Die großen Pilgerzüge, die jährlich aus Asien und Afrika Mekka besuchen, sind zugleich vollkommne Handelskarawanen. Alle Lastthiere sind voll mit Waren bepackt und es ist nicht nur der Einzelne, der für seinen Gebrauch dort die Einkäufe macht, als auch der kleine Kaufmann, der Krämer, der sich zum Bedarf seiner Kunden mit einem mehr oder minder großen Vorrath versieht.

An den zahlreichen Ruinen, welche die neuesten Reisenden von den Nilfällen bis zu seinen vermeintlichen Quellen, durch die nubische Wüste über Senar, Abyssinien bis an die Küste von Zangebar und dann westlich nach Dongola, und Burnu bis in die Gegend von Tombuktu, entdeckt haben, waren die Spuren ihrer religiösen Bestimmung unverkennbar, meist dem Kultus des Jupiter

Ammon geweiht, welcher von Aethiopien bis Egypten der herrschende war. Die Völker, welche dort wohnen, sind heutzutage dieselben nomadisirenden Hirten und Jäger, wie sie aller Beschreibung nach vor zwei- und dreitausend Jahren erscheinen, und ihre Betheiligung beim Handel ist stationär dieselbe als Warenführer, Viehzüchter und bewaffnete Eskorte geblieben. Es ist daher nicht anzunehmen, daß ausgenommen Meroe alle andere Länder jenseits der Nilfälle jemals Kulturstaaten mit städtischem Zusammenleben waren. Vielmehr haben die als Heiligthümer erkannten Ruinen für sich gestanden und nur Ruhepunkte für die Karawanen, mitunter auch Stapelplätze und Markthallen für die Waren abgegeben, wobei religiöse Feste gehalten und Orakelsprüche ertheilt wurden.

Soweit Seehandel und Schiffahrt im Alterthum in Betracht kommen, ist Afrika durch die Karthager und zu Ende des Zeitraums auch durch die Egypter mit großer Auszeichnung vertreten. Das vornemlichste Gebiet ihres Zwischenhandels waren natürlich die Länder des Mittelmeers, doch drangen die Karthager in ihrer Blüthezeit auf den Ozean hinaus und besuchten die Westküsten Afrikas und Europas, während die Egypter den arabischen Meerbusen beschifften und die indischen Einfuhren vermittelten. Hiervon so wie von den wichtigsten Straßen des alten Landhandels wird bei den nachfolgenden Monografien der einzelnen Völker betreffenden Ortes ausführlicher die Rede sein.

IV.

Ueber die Schiffsbaukunde und die Nautik der damaligen Zeit sind die Nachrichten sehr mangelhaft, technische Berichte und kunstverständige Erklärungen finden sich in den alten Klassikern nicht und vielleicht dürften einzelne Abbildungen, die auf uns überkommen

sind, noch die zweckdienlichste Darstellung gewähren. Als ältestes Fahrzeug erscheint unstreitig das Floß, zunächst für den Gebrauch auf Flüssen und Seen, dann auch auf dem Meer zu kurzen Fahrten, längs der Küste oder zu einer nahen Insel. Man gab ihm später Ruder, Steuer und Segel, wie es in dieser Gestalt noch jetzt bei wilden Völkern vorkommt. Die Segel wurden Anfangs aus Schilf und Baumrinde gefertigt.

Schon ein Schritt weiter ist der Kahn, ausgehöhlt aus einem Baumstamm mittelst Feuers, mitunter auch aus Thierhäuten genäht, wie er heutzutage in Grönland bei den Eskimos üblich.

Die erste Beschäftigung der Schiffahrt war unstreitig Fischfang und es gehört zu den vielen Hypothesen, daß man vor der Sündfluth keine Schiffahrt annehmen will, und die Arche Noahs als den ersten Anlaß zum Schiffsbau betrachtet. Historische Nachrichten über Schiffahrt und Schiffsbau existiren zuerst von den Föniziern. Durch ihre geografische Lage in einem unfruchtbaren Küstenstrich, der ihnen aber das vorzüglichste Bauholz darbot, waren sie auf Schiffahrt und Seehandel verwiesen. In ihren rohen Elementen mag die Schiffahrt ohne Zweifel von verschiednen Völkern zugleich erfunden worden sein, jedenfalls sind aber die Fönizier diejenigen, von welchen die wesentlichsten Erfindungen und Verbesserungen herrühren, wie sie denn auch in der Technik und Mechanik des Schiffsbaus die Lehrmeister aller Völker des Alterthums wurden. Zwar war auch ihre Schiffahrt nur Küstenfahrt, allein sie erstreckte sich über alle Gewässer des Mittelmeers und selbst jenseits der Säulen des Herkules nach den Westküsten Europas und Afrikas. Ihre Umschiffung des Vorgebirges der guten Hoffnung ist durch die neuesten Forschungen fast außer allem Zweifel gesetzt.

In die Epoche der fönizischen Handelsblüthe fallen die wesentlichsten Erfindungen der Schiffskunde, der Anker, ursprünglich ein mächtiger Stein, dann ein eiserner Haken, bis Anacharsis den

zweiten beifügte, die Segel, das Senkblei, der Ballast nach Analogie der Sage, daß Bienen und kleine Zugvögel sich mit Kieseln und Sandkörnern beschweren, um der Gewalt des Windes zu widerstehen. Schon von Diomedes wurde erzählt, daß er Steine von den Mauern Trojas auf den Boden seiner nach Griechenland heimkehrenden Schiffe gelegt habe. Ferner gab die Schiffahrt Anlaß zum Studium des Himmels und der Gestirne und der große Bär galt im Alterthum für das kennbarste Gestirn, um den Norden zu bezeichnen. Die Fönizier stellten den kleinen Bär in den Nordpol und maßen darnach die Höhe der übrigen Gestirne. Uebrigens fuhren die Alten, so lange es nur ging, bei Tag und landeten häufig.

Auch die Winde wurden in ein wissenschaftliches System gebracht und meteorologisch beobachtet. Man theilte die Windrose in zwölf Theile, und hauptsächlich waren die Winde von Ost nach West und von West nach Ost darauf verzeichnet. Die Fönizier kannten von den Pasatwinden wenigstens die Monsoons, welche sie bei ihren Fahrten nach Arabien, Persien und Indien benutzten.

Im Ganzen sind jedoch die Nachrichten über die alte Marine und Schiffsbaukunst sehr dürftig und lückenhaft. Ihre Kriegsschiffe waren galeerenartig mit schiefen Ruderbänken in mehren Reihen übereinander, lang und hoch zugespitzt, auf dem Deck mit einem Thurm versehen, in der Regel ohne Masten nicht für Segel eingerichtet und konnten 2 bis 300 Mann aufnehmen, ihre Kauffahrteischiffe dagegen breiter, kürzer und von geringerem Tiefgang. Sie waren offen, ohne Zwischendeck, hatten gewöhnlich nur einen Mast, wenige schmale meist dreieckige Segel, weshalb sie von den Seitenwinden keinen Gebrauch machen konnten. Ueberhaupt herrschte im Alterthum das Ruder über das Segel vor. Man konnte damit schneller und geschickter umgehen und die Kauffahrer benutzten Segel, mehr darum weil sie wolfeiler waren und weniger Platz wegnahmen, als Ruderbänke. Im Allgemeinen waren die Schiffe klein

und trugen nur wenig Last. Die Menge mußte die Größe ersetzen, deshalb immer die außerordentliche Zahl bei einem Schiffsregister.

Die Bauart der alten Fahrzeuge war, den auf uns gekommenen Abbildungen zufolge, so unbestimmt, daß man Vorder- und Hintertheil nicht recht unterscheiden kann, zumal mehrfache Steuerruder vorkamen. Der Rang und die Größe des Schiffes pflegte nach der Anzahl der Ruderknechte bestimmt zu werden. Dieselbe stieg auf 60 und mehr und waren die Ruderbänke oft über einander angebracht. Im Allgemeinen darf man sich von der Marine des Alterthums nur sehr mäßige Vorstellungen machen. Dies gilt zumal von den Römern, wenn von deren acht Flotten gesprochen wird, die in den verschiedenen Meeren stationirt gewesen. Sie reduziren sich bei näherer Einsicht großentheils auf bloße Transportschiffe und umfassen auch Kauffahrer, welche im Staatsdienst zur Ueberführung von Getreide und Lebensmittel verwendet wurden.

Rechnen wir zu diesen Unvollkommenheiten noch den Mangel des Kompasses, so begreift sich schon daraus allein, warum die alte Schiffahrt sich nicht über die Küstenbeschiffung erheben konnte. Die Ueberfahrten von den Hafenplätzen Afrikas und Kleinasiens nach den europäischen Ländern ändern darin Nichts, ebensowenig als die arabisch indischen Reisen. Die Schiffahrt auf dem Mittelmeer und seinen Pertinenzien gilt auch heutzutage für große Küstenfahrt und was die Reisen nach Indien betrifft, so verlieren sie abgesehn von der Begünstigung durch die Monsoons kaum irgendwo ganz das Ufer aus dem Gesichte. Damit soll indeß nicht gesagt sein, daß die alte Handelsmarine in ihrer Weise und zu ihrer Zeit nicht das Möglichste geleistet habe. Man vergesse nie, daß sie den Anfang zu machen, die Bahn zu brechen hatte und der Ruhm der fönizischen und karthagischen Seemacht wird auch neben den Entdeckern Amerikas und des Seewegs nach Ostindien glänzend sich behaupten. Was sollten damals die Fahrten auf dem offenen Ozean

bezwecken, wo ihnen das Ziel fehlte? Zwar wird der Trieb nach Westen, wie wir gesehen, bereits im Alterthum lebendig und einzelne der von Massilia und Karthago abgesendeten Expeditionen mochten von diesem Gedanken der westlichen Durchfahrt bewegt sein. War daher auch erst einer späteren Zeit beschieden, das Problem zu lösen, immer ist jener ersten Versuche nach Gebür und Werth zu gedenken.

Der dritte Theil der alten Welt, Europa begründet in diesem Zeitabschnitt seine intellektuelle, wie politische Ueberlegenheit, womit es seitdem bis auf die Gegenwart den Erdkreis beherrscht hat. Wol hat die Natur selbst dazu beigetragen, indem sie Europa nicht so reich und mannigfach mit Produkten ausstattete, daß es sich wie Asien selbst genügen konnte, sondern Anstrengungen nöthig hatte, um seine Befriedigung von andern Welttheilen zu holen. Es brachte von den Gegenständen, welche zur Nahrung und Kleidung gehören, ursprünglich nur die ersten Bedürfnisse hervor, was darüber, ist von Außen eingeführt und durch besondre Pflege einheimisch gemacht worden. Tropische Erzeugnisse fehlen ihm ganz, außer Salz besitzt es so gut wie keine Gewürze. Aber eben diese Entbehrung war nöthig, um das Verlangen danach entstehen zu lassen. Das Verlangen kam mit der Zunahme der allgemeinen Kultur und einmal befriedigt und verbreitet, wuchs es zum allgemeinen Bedürfniß auf. Der ganze Welthandel beruht auf dieser ersten Ursache. War daher auch Asien die Wiege der Menschheit, ihre Erziehung und Bildung hat sie in Europa genossen. Was in den andern Welttheilen nur keimte, ist hier zur Reife gediehen. Die Kultur Asiens ist im besten Fall stationär und exklusiv geblieben, hier hat sie Fortgang genommen und sich segnend über das Allgemeine verbreitet. Asien hat Länderstürmer und Verwüster gehabt, welche wie die Geißel Gottes Tod und Verderben verbreiteten, in Frieden und Gesittung blühende Weltreiche begründet auf

Rechtsverfaſſungen ſind doch allein von Europa ausgegangen. Die Kultur, welche von den Egyptern und Föniziern auf die alten Hellenen überkam, war ein Embryo, den ſie zum Giganten auferzogen.

Es liegt außer unſrer Aufgabe, den ohnedies wol unerforſchlichen Urſachen nachzugehen, welche dieſe Ueberlegenheit Europas und ſeiner Kulturbeſtimmung für die ganze übrige Welt begründet haben. Mögen es nun ethnologiſche — Einheit der weißen Race — oder phyſiologiſche — gemäßigtes Klima und Bodenbeſchaffenheit — ſein, wir halten uns nur an die Thatſache und dieſe iſt unläugbar konſtatirt. Für die Geſchichte des Handels in dieſem Abſchnitt kommt faſt nur das ſüdliche, d. h. jenſeits der großen Alpenkette (die Pyrenäen, Karpathen und den Balkan inbegriffen) gelegne in Betracht. Erſt die zweite Periode eröffnet uns die nördliche Hälfte. Um ſo reicher erblüht dafür der Süden, deſſen ausgedehnte buchtenreiche Küſten das Meer umfaſſen, das den Herzſchlag der alten Kultur barg, wo die Arterien aus- und zu einander ſtrömten und von dem Hr. Heeren ſo treffend ſagt: „laßt eine Steppe ſeinen Raum ausfüllen und wir wären noch umherirrende Tartaren und Mongolen, wie jene Nomaden von Mittelaſien es bleiben.“

Verleitet durch die zahlreichen Kolonien, welche die alten Handelsvölker ausſendeten, iſt die Meinung entſtanden, es habe das Alterthum ſchon ein der Gegenwart ähnliches Kolonialſyſtem gekannt und geübt. Dieſe Meinung iſt gewiß irrig, wie man auch ſonſt den Werth und die Bedeutung zugeſtehen mag, welche für die Handelsintereſſen der Mutterſtadt die neu angelegte Kolonie hatte. Denn um dieſe Verhältniſſe den unſrigen gleich zu ſtellen, fehlen die zwei entſcheidenden Merkmale, politiſche Abhängigkeit und Monopol des Handels. Alle föniziſchen und griechiſchen Kolonien waren Freiſtaaten, und wenn ſie von dem Mutterlande abhingen, ſo geſchah es aus Gründen freiwilligen Gehorſams und ſelbſtändiger Ueberzeugung. Keine Periode der Geſchichte hat bis

jetzt eine gleich schöpferische Fülle politischer Staatsformen und Verfassungen aufzuweisen, als die Jahrhunderte, welche der mazedonischen und römischen Weltherrschaft vorausgingen. Diese Freistaaten waren allerdings zumeist nur Städte mit Gebiet, aber vielleicht bedurfte es gerade des Wetteifers unter so vielen, um jene Grundideen politischer Institutionen heraufzubilden, die noch bis auf den heutigen Tag fortwirken.

Bei solcher Verfassung war noch weniger an ein Monopol zu denken, das den Ein- und Ausfuhrhandel der Kolonie beschränkend in die Gewalt und das Recht der Mutterstadt legte. Ganz natürlich schlossen da und dort nah gelegene oder sonst durch nationale Abstammung verwandte Städte einen politischen und kommerziellen Bund, zuweilen mochte es auch der mächtigsten gelingen, eine Art Hegemonie oder Prinzipat zu erreichen, allein für ganz andere Zwecke als für Handelsprivilegien und nur die einzigen Karthager sind es, welche ihre Kolonien eine Oberhoheit fühlen ließen, wobei nicht minder politischer Ehrgeiz als kaufmännisches Interesse im Spiele war. Indeß von einem Kolonialsystem ist auch da nicht die Rede, ihre spanischen Provinzen z. B. konnten, wenn sie sonst wollten mit Massilia und den griechischen Niederlassungen auf Sizilien und in Italien durchaus ungehindert verkehren, wenigstens findet sich keine Stelle in den Quellen der alten Geschichte, welche uns eine „handelspolitische" Ausschließung fremder Flagge oder fremden Guts beweisen könnte. Die Erfindung der Prohibitionen und Monopole gehört einer spätern Epoche an, und wenn es erlaubt ist, moderne Ausdrücke auf jene Zeiten anzuwenden, so hat das Alterthum ohne Zweifel die Handelsfreiheit praktischer geübt, als unsre Zeit. Die Konkurrenz war ungehindert, man bekämpfte sich wol mit Waffen, aber nicht mit Douanen und so weit wir von der alten Zollgesetzgebung urteilen können, hat sie vorwiegend finanziellen und nicht vermeintlich nationalökonomischen Zwecken gedient.

Abgesehn von den schädlichen Folgen, wovon alle staatswirthschaftlichen Monopole begleitet sind, mußte doch das Kolonialsystem der neuern Zeit dem direkten Eigenhandel des Mutterlandes fördersam werden, indem einmal die Kolonie Produkte des Bodens hervorbrachte, welche das Mutterland nicht besaß und sie sodann ihre Bedürfnisse an Industriefabrikaten aus verschiedenen Ursachen nicht selbst versehen konnte oder durfte und damit an das Mutterland verwiesen war. Das Alterthum kannte diese Verhältnisse wenig oder gar nicht. Auch die entlegenste Kolonie der Karthager an der Nordwestküste Afrikas, — nehmen wir sogar Madera an, — ist mit einer west- oder ostindischen Kolonie unsrer Zeit unmöglich zu vergleichen. Um wie viel weniger erst die große Mehrzahl der Ansiedlungen, die an den mittelländischen Küsten Statt fanden. Bei fast gleicher Beschaffenheit des Bodens und Klimas, des Anbaus und der Produkte, der Kultur und geistigen Fähigkeiten, wie konnten sie — auch den Fall einer größern politischen Abhängigkeit vorausgesetzt — jenen Handel mit einander führen, den man heutzutage mit dem Namen des Kolonial-Geschäfts bezeichnet, und der, wie sich von selbst versteht, zwischen Kolonie und Mutterland ein eigner und direkter sein muß? Anders freilich stände die Sache, hätten die Alten in Indien, in Südafrika oder wo sonst unter tropischem Himmel die Erzeugnisse gedeihen, welche den Welthandel bilden, Kolonien gehabt und unmittelbar mit diesen verkehrt. Beschränkte Erdkunde und mangelhafte Schiffahrt ließen daran nicht denken. Auch lag der größre Theil Europas noch in Nacht und mußte vorher zu der Gesittung gebracht werden, deren es bedarf, um die Produkte ferner Zonen zu schätzen und zu konsumiren.

Allein so weit im Alterthum Civilisation verbreitet war, so weit war auch eifriger Begehr nach den kostbaren Erzeugnissen der tropischen Länder und dieselben bildeten daher, wie wir bereits gesehen, den lohnendsten und vornehmsten Zweig des alten Welthandels,

obgleich die Modalität, unter welcher er betrieben wurde, von unserer Weise unendlich verschieden ist.

Der Handel in Kolonialen, — man gestatte uns diesen Ausdruck nach der heutigen Bedeutung — war im Alterthum nie etwas Anderes, als Zwischenhandel. Indem der Karawanenhandel durch viele Länder und verschiedne Völkerschaften ging, mußte er nothwendig mit diesen einen Verkehr unterhalten, der auf bestimmten vortheilhaft gelegnen Stapelplätzen seine Befriedigung fand. Und auch wo der Seeweg dazwischentrat, geschah es nur indirekt. Direkte Einfuhren indischer Produkte nach Tyrus und Alexandrien kamen selten vor, in der Regel geschahen sie aus dritter Hand durch arabische Vermittlung. Jedenfalls aber bezogen alle andern Küstenländer des mittelländischen Meeres ihren Bedarf an Kolonialen einzig und allein auf dem Weg des Zwischenhandels, und sich darin einander den Markt abzugewinnen war die Konkurrenz und Politik der alten Handelsstädte. Großer Eigenhandel und ein direktes Importgeschäft aus den Erzeugungsländern wurde erst möglich, als die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien und eines vierten Erdtheils die transatlantische Schiffahrt hervorrief und damit die Mittel eines wolfeilen, schnellen, sichern, ununterbrochenen und große Quantitäten umfassenden Transports an die Hand gab. Wie beschränkt war der alte Kolonialhandel gerade in Betreff der Quantitäten! Zucker und Reis waren bereits schon damals in Indien bekannte Produkte und Nahrungsmittel. Allein welche Ausfuhr konnte davon Statt finden, wenn sie Kamelen aufgeladen und Monate lang über Land geschickt werden sollte? Dann selbst die Waren, welche zu Wasser an die egyptische Küste kamen, hatten von da bis Alexandrien oder Tyrus noch einen öden und beschwerlichen Landweg zurückzulegen. So erklärt sich die beschränkte Zahl der Gegenstände, welche von dem Reichthum und der Mannigfaltigkeit der indischen Natur auf den Märkten des Alterthums er-

scheint und wie es zumeist nur leichte und kostbare Artikel waren, welche einmal den Transport am besten erlaubten und sodann auch die höchsten Gewinne abwarfen.

In einer Zeit, wie der unsrigen, wo die Bewegung des Handels und der Gewerbe tiefer und tiefer in das Volks- und Staatswesen eindringt und seine Bedingungen immer mehr zu einer Hauptaufgabe der Politik werden, in einer solchen Zeit müssen auch die Einrichtungen und Verrichtungen des Handels und der Industrie unendlich mannigfacher und verwickelter sein, als in der Geschichtsepoche, welche uns hier beschäftigt. Es wäre daher ein arger Mißgriff und Anachronismus, von einem Londoner oder Hamburger Comtoir vergleichenden Maßstab auf ein karthagisches oder tyrisches nehmen zu wollen. Abgesehn von direkten oder indirekten Bezügen war der alte Handel ausschließlich Warenhandel. Man tauschte nicht selten die Waren gegen einander aus und wo Barzahlungen vorkamen, scheint man die edlen Metalle mehr abgewogen, als abgezählt zu haben, d. h. das Alterthum hatte keine bestimmten Valuten und Geldkurse, die sich nach unsrer Art berechnen ließen. Bei der Unzulänglichkeit authentischer Nachrichten in diesen Dingen kann man nicht überall mit Bestimmtheit urteilen. Wol aber verschwinden darüber, daß das Alterthum einen Geldhandel, wie heutzutage, nicht kannte, alle Zweifel. Ein gewisser Geldumsatz am Ort selbst mag bestanden haben und von einer eignen Klasse Kaufleute vermittelt worden sein, allein Anweisungen zu kaufmännischen Zwecken, überallhin transportabel und zahlungsverbindlich (Wechsel) gehören einer viel späteren Periode an. Auch die eigentliche Finanzwissenschaft kannte das Alterthum nicht; in den kleinen Republiken bestritten freiwillige Anleihen, bei den Römern Tribute die außerordentlichen Bedürfnisse des Staates, die Kunst öffentliche Schulden auf möglichst vortheilhafte Art zu machen und abzutragen, blieb jener Zeit ein glückliches Geheimniß.

Es würde uns zu weit abführen, näher auf diese Materien einzugehn. Wo die staats- und volkswirthschaftlichen Zustände dermaßen einfach und kunstlos waren, mußten auch die Handelsoperationen einen gleichen Charakter tragen. Die kaufmännische Spekulation hatte in Folge der beschränkten und schwierigen Kreditverhältnisse ihre Gränzen, worüber sie mit dem besten Vorsatz nicht hinaus konnte. Von einem bedeutsamen Zweig des gegenwärtigen Handels, dem Kommissionsgeschäft, finden sich im Alterthum nur entfernte Spuren, der Kaufmann war in der Regel genöthigt, selbst auf Reisen zu gehen und die Käufe und Verkäufe zu machen, obschon Viele annehmen, daß die Fönizier und Karthager in einzelnen Kolonien, zumal in Spanien, Filialhäuser und Kommanditen besessen haben. Der Mangel jener Anstalten sodann, die wir mit dem Namen des Postwesens begreifen, verhinderte eine gleichmäßige Organisation des auswärtigen Handels, und wo man die Konjunkturen eines entfernten Marktes gar nicht oder nur sehr unsicher berechnen konnte, mußten Konsignationen von Waren und Geschäfte auf Lieferung ganz unterbleiben.

Noch weniger als beim Handel, finden sich bei der Industrie des Alterthums mit der unsrigen analoge Verhältnisse. Allerdings begegnen wir da und dort zumal in Asien ganz ansehnlichen Werkstätten gewerblicher Produktion und nach aller Beschreibung, müssen die Fabriken von Babylon und Milet in gewebten Stoffen eine reiche Musterkarte enthalten haben. Allein eigentliche Nationalarbeit von hervorragendem Einfluß auf das gesammte Güterleben und die Erwerbsweisen, eine volkswirthschaftliche Größe, gleich dem Ackerbau, ist die Manufaktur des Alterthums nie gewesen und konnte es auch nicht sein. Einmal waren ihre Mittel und Kräfte schwach und gering, sodann aber auch der Kreis der Konsumenten klein und beschränkt. Die Massen hatten so gut wie keine Bedürfnisse, nur für den Luxus arbeitete die Industrie und wie ausgebildet auch ihr Ge-

schmack und Formensinn war, die Wissenschaften der Technik und Mechanik ließen sich im Gebiet der Fabrikation dadurch doch nicht ersetzen. An eine Theilung der internationalen Arbeit, wie sie heutzutage durch den Handel bewirkt wird, indem die europäischen Länder ihren Bedarf an Kolonialprodukten zum größern Theile mit dem Umtausch von Industrieerzeugnissen decken, war damals nicht zu denken. Der alte Handel mit Indien blieb stets passiv, man hatte dort alles zu kaufen, Nichts dahin zu verkaufen.

Nur in allgemeinen Umrissen lassen sich die Handelszustände der alten Welt entwerfen, ein treues, detaillirtes Bild der Handelsgeschichte jedes einzelnen Volkes zu geben, ist geradezu unmöglich. Selbst so trügliche und unvollkommene Hülfsmittel, wie statistische Ausweise, Ein- und Ausfuhrlisten, Schiffstabellen und dergleichen sind, fehlen aus diesen früheren Zeiten durchweg. An zweckmäßigen Sammlungen der Gesetze, welche im Innern der einzelnen Staaten, in Sachen des Handels erlassen wurden, gebricht es nicht minder, die Nachrichten über die Art und Weise der heimischen Produktion, über den Umfang, den Gang, die Hülfs- und Verbindungsmittel für den innern Verkehr, über die Größe des Kapitals und die Vervollkommnung der hervorbringenden Kräfte sind nicht nur mangelhaft, sondern liegen zum großen Theil dermaßen außer der Kultursphäre des Alterthums, daß der eigentliche Mechanismus des Handels gänzlich mit Stillschweigen übergangen werden muß.

Trotz so vieler Unvollkommenheiten und Mängel ist die Handelsgeschichte des Alterthums noch reich genug an eigenthümlichem Interesse. Stand auch seine Kultur auf dem ästhetischen und rein intellektuellen Gebiet ungleich höher, als auf dem materiellen, waren die humanistischen Studien den realen weit voraus, überhaupt die ideale Welt der Schauplatz seiner größten Geister, immer bleiben seine Seefahrten und Landreisen, seine Kolonien und Handels-

marine, mit einem Wort das ganze Gebiet seines Güterlebens und seiner Erwerbsthätigkeit nicht allein historisch merkwürdig, sondern auch die Grundlage, worauf sich unsre ganze heutige Größe zurückführen läßt. Griechen und Fönizier sind die Lehrer der Araber geworden und sich fortleitend an dem von ihnen zuerst gesponnenen Faden sind ein Kolumbus und Vasco de Gama glücklich zum Ziel gelangt.

Die Blüthezeit des alten Handels fällt, wie schon erwähnt, mehr in die Mitte als in das Ende dieses Zeitraums. Wo ein einziges Volk Alles vor sich niederwarf, entschwand das Gemälde mannigfacher und vielseitiger Bildungsgrade und regen Wetteifers in der Pflege friedlicher Beschäftigungen, wie solche das sechste bis dritte Jahrhundert vor der christlichen Zeitrechnung auszeichnen. Rom war reiner Militärstaat, seine Politik kriegerische Eroberungspolitik. Handel und Gewerbe mußten sinken und dahin welken, wo ihnen sogar die Gesetzgebung einen Stempel der Erniedrigung aufdrückte. Mit dem Untergang Karthagos schließt die handelspolitische Geschichte der alten Welt. Wie lebhaft auch später der Verkehr Alexandriens sich darstellt und welche Vermehrung in den Zufuhren indischer Produkte der römische Luxus erheischt, jener Handelsgeist, der in still geschäftiger Eroberung die Welt bis zu ihren äußersten Gränzen durchzieht und die entferntesten Völker einigt, war nicht mehr vorhanden. Wäre er vorhanden gewesen, er hätte sich aus den Trümmern des in Fäulniß zusammenbrechenden Römerreichs erretten können, so aber theilte er das Schicksal des allgemeinen Verderbens und der Schluß dieses Abschnitts zeigt nicht minder für unsre Sache auf den glänzendsten Stätten der alten Kultur ein gleiches Bild von Zerstörung, Barbarei und Finsterniß.

Die Indier, Araber, Chinesen und Babylonier.

Die Urgeschichte Indiens ist reine Mythe, und auch die neuesten Forschungen und Studien haben es nicht zu positiven historischen Thatsachen gebracht. Selbst die Entdeckung indischer Geschichtsquellen hat wenig geholfen, denn um die Hieroglyphen in ihrer Wahrheit zu lesen ist uns der Schlüssel verloren gegangen. Dagegen läßt sich die Annahme, daß Indien, zunächst dem wahrscheinlichen Ursitz des Menschengeschlechts (Thal Kaschmir) gelegen, eines der am frühesten bevölkerten Länder der Erde war, durchaus rechtfertigen. Ebenso, daß von Indien aus die Menschen sich weiter verbreiteten. Schwerer schon ist zu bestimmen, welchen Grad von Kultur sie von dort mitnahmen. Unverkennbare Verwandtschaft mit den auf uns gekommenen Denkmalen des indischen Alterthums zeigen die religiösen Bauten und Götzenbilder der alten Egypter. Auch mancherlei Sitten und Gebräuche zumal die Kasteneintheilung des Volkes lassen einen nahen Zusammenhang der beiden Länder vermuthen. Wenn daher sichern Anzeichen nach die indische Kultur der egyptischen vorausging, so darf man im Allgemeinen die erstre für die älteste unsrer Erde, für die Stammmutter der übrigen erklären.

Erobernd sind die Indier wol nie aufgetreten, im Gegentheil war ihr Land häufig ein viel begehrter Gegenstand der Ruhmes- und Geldbegierde. Die Fantasie schmückte es mit den herrlichsten Genüssen und Schätzen eines Paradieses und verwob es in die sagenreichen Züge von Bacchus, Herkules und Sesostris (1500—

1200 v. Chr.). Die assyrischen und babylonischen Könige machten gewaltige Anstrengungen ihr Reich bis Indien auszudehnen und Semiramis soll auf einem Kriegszuge dahin umgekommen sein (18[illegible] v. Chr.). Auch die Perser unter Darius Hystaspes (521 v. Chr.) widerstanden nicht der Lockung nach dem an Gold, Edelsteinen und andern köstlichen Erzeugnissen reichen Lande. Allein erst dem großen Alexander (327 v. Chr.) glückte es, durch die unwiderstehliche Gewalt seiner siegreichen Waffen in das Innere einzudringen und sein Kriegszug lieferte jetzt bestimmtere Daten für die Kenntniß des Landes und seiner Bewohner. Dahin gehört vorzüglich die Expedition des Admirals der mazedonischen Flotte Nearch, welcher aus dem heutigen Pendjab den Indus bis zur Mündung hinabfuhr und dann längs der westlichen Küste des persischen Meerbusens seine Seereise bis zum Eufrat fortsetzte, und beschreiben ließ. Alle diese Nachrichten reichen indeß für eine geschichtliche Entwickelung der dortigen Kulturstufen nicht zu, betreffen nur die westliche Halbinsel diesseits des Ganges — über die östliche, sowie über China herrschten die widersprechendsten Angaben — und blieben nach Verfall des mazedonischen Reichs ohne weiteren Zusammenhang und fortgesetzte Forschung. Die handelspolitischen Entwürfe, welche Alexander auf seine Universalmonarchie anzuwenden gedachte, wurden durch seinen Tod unterbrochen. Seleucus behauptete zwar noch einige Zeit die mazedonische Herrschaft am Indus und unternahm selbst einen Kriegszug dahin. Allein es ist davon keine nähere und zuverlässige Nachricht auf uns gekommen, als etwa die fabelhaften Berichte seines an mehre indische Fürsten am Ganges abgeschickten Gesandten Megasthenes, wovon spätre Schriftsteller, wie Strabo, Diodor und Arrian Einzelnes mögen aufgenommen haben. Die Römer sind nie nach Indien gelangt.

So blieb die Kenntniß des fernen Landes nur auf Handelsberichte verwiesen, wie denn auch die ergiebigste der alten Quellen

über den indischen Handel die „Schiffsreise des Arrians“ ist, eines alexandrinischen Kaufmanns, der im zweiten Jahrhundert nach Christus die westliche Küste der diesseitigen Halbinsel besuchte.

Der Handel der Egypter und vornemlich der Fönizier mit Indien ist unstreitig der älteste, welchen eine Geschichte des Handels zu erwähnen hat. Die Bibel spricht öfters von dem Land Ophir (Südland) woher die kostbarsten Waren kamen. Ueber Einzelnes wird bei den genannten Völkern näher davon die Rede sein. Indien war in ausschließlichem Besitz von Produkten, welche das Abendland nicht hatte und nicht entbehren konnte: Gewürze, Farbstoffe, Baumwolle, Zucker, Stahl, Perlen, Edelsteine, Elfenbein und feine Hölzer. Zucker und Reis sind dem Alterthum als zwei hauptsächliche Erzeugnisse Indiens bekannt gewesen, aber wegen des Umfangs und Gewichts ihrer Ladung und der Schwierigkeit und Theurung des Landtransports nicht in den Handel gekommen. Neben diesem seinem natürlichen Reichthum hatte Indien auch Ausfuhr von Fabrikaten. Ein großer Theil der feinen und prächtigen Gewänder aus Baumwolle, die in Tyrus und Babylon zum Verkauf kamen, war zumeist indisches Erzeugniß, desgleichen die Schnitzwerke von Elfenbein, Perlmutter, Kokusnuß, überhaupt alle solche Sachen, die besondre Handfertigkeit und mühsame Arbeit verlangen und noch heutzutage dort und in China einheimisch sind.

Schon im Alterthum war Indien dicht bevölkert, seine Bewohner hatten feste Wohnsitze und Eigenthumsverhältnisse und standen schon darum auf einer gewissen Stufe der Civilisation, welche entwickelter und allgemeiner war, als bei den Persern selbst in ihrer blühendsten Periode. Aus dem Alexanderzug wissen wir, daß Indien Kunststraßen besaß, was unläugbar auf einen lebhaften innern Verkehr hinweist. Auch fand derselbe nicht mittelst Karawanen Statt, sondern einzeln meist mit Ochsengespannen, auf den Flüssen scheint eine regelmäßige Schiffahrt bestanden zu haben.

Das spricht für Sicherheit und Ordnung im Lande, mithin ein neues Moment von Kultur. Große Wallfahrten nach heiligen Orten, wie Benares, Ellora u. s. w. konzentrirten auch den indischen Binnenhandel in Tempeln und Gottheiten und verbanden ihn mit der Religion. Die Gesetzgebung enthielt besondre Vorschriften über Handel und Gewerbe, indem sie aus den Landwirthen, Kaufleuten und Handwerkern die dritte Kaste des Volkes bildete und ihnen bestimmte Statuten ertheilte. Auf ihr lasteten fast sämmtliche Abgaben, wovon die Braminen bezahlt wurden und auch der König seine Einkünfte bezog. Derselbe scheint überhaupt über diese dritte Kaste große Macht gehabt zu haben, er hatte das Recht, Warenausfuhr zu verbieten oder als Regal sich vorzubehalten, den Marktpreis zu bestimmen, von dem Erlös der verkauften Waren Prozente zu beziehen und dergleichen mehr.

Im Besitz so mannigfacher natürlicher Reichthümer und auch in der Industrie zu großer Ausbildung gelangt, konnte Indien das Ausland wol entbehren. Ohnedies machte es seine Kastengesetzgebung nicht eben geschickt zu Handelsunternehmungen nach auswärts und es wollte daher lieber den fremden Spekulanten überlassen, in langwierigen und gefahrvollen Land- und Seereisen seine Gränzen aufzusuchen und gegen Gold und vornemlich Silber die indischen Produkte zu kaufen. Dazu kam, daß im Allgemeinen die Indier nicht die See beschifften. Die Fremden landeten an gewissen als Stapelplätze bestimmten Orten der westlichen Küste der vordern Halbinsel, Barygaza (Beroach), Pattala (Hydrabat), Muzkris (Mangalore), Nelcynda (Nalykeram) und Taprobane (Ceylon) wo der Umtausch der Waren geschah.

Landeinwärts lagen dann größre Emporien für den Binnenverkehr, im Norden Ozene (Ougein) und im Süden auf der Halbinsel Dekan Tagara und Pluthane. Indeß so weit kamen die Fremden nicht, Arrian erzählt hier immer nur vom Hörensagen.

Der direkte Seehandel Indiens befand sich vorzugsweise in den Händen der Araber, auch die Babylonier mögen in frühen Zeiten, wo sie den Eufrat beschifften, einigen Antheil daran genommen haben. Was die Araber betrifft, so sind die Nachrichten über ihre alte Geschichte sehr dürftig und lückenhaft. Durch furchtbare Sandwüsten von den bewohnten Strichen Asiens und den Gestaden des Mittelmeers getrennt, konnte dieses Volk seine Unabhängigkeit gegen den Andrang jedes Welteroberers behaupten. Auch die Römer, nachdem sie nutzlos ein ganzes Heer hingeopfert hatten, mußten von weiteren Versuchen abstehen. Unbekannt blieb das Land und sich selbst überlassen. Allein wie unfruchtbar und öde auch seine nördlichen Theile und überhaupt das Innere waren, längs der Küsten zumal im Süden stieß man auf fruchtbare, mit den herrlichsten Produkten gesegnete Striche. Hier vor Allem war das Vaterland der Spezereien und Räucherwerke, (Kassia, Weihrauch, Myrrhe, Balsam, Palmenholz u. s. w.) welche das Alterthum in unermeßlichem Betrag bei seinen Opfern verbrauchte. Arabia felix hieß dieser Theil des Landes und mit Recht, denn der Welthandel, welcher mit den kostbaren Erzeugnissen getrieben wurde, zog solche Schätze herbei, daß die vornemlich damit beschäftigten Völkerschaften der Sabäer und Gerrhäer als die reichsten jener Zeit gepriesen werden. Gerrha (Lachsa) war einer der ansehnlichsten Plätze des arabischen Handels, zumal in Betracht auf die Verbindung mit Indien, nicht minder Aden, das seinen Namen bis auf die Gegenwart erhalten hat. War der Araber der Wüste Nomade, so mußte dagegen der Araber der Küste Seefahrer werden. Beschränkt auf ein schmales Ufergebiet, dessen Fruchtbarkeit mit der sterilsten Einöde gränzte, richteten sich seine Blicke auf das Meer und über dasselbe dem Lande zu, wohin die Sehnsucht der alten Welt beharrlich strebte und zu welchem ihn in kurzer und leichter Fahrt die wechselnde Strömung der Luft und des Wassers

brachte und wieder zurückführte. Während der Handel aller andern Völker mit Indien ein passiver war, d. h. ein solcher, wobei sie mit Geld kauften, selten Waren umtauschten, besaßen die Araber in ihren Spezereien und Räucherwerken einen auch dort viel begehrten Artikel des aktiven Verkehrs. So erklärt sich, wie der Handel in indischen Produkten vorzugsweise in ihre Hände gelangte, wie sie davon wol assortirte Niederlagen in ihren an den beiden Meerbusen gelegnen Städten einrichten und die Fönizier und Egypter behufs weiteren Vertriebes in die Westländer damit versehen konnten. Ohne Zweifel sind von Zeit zu Zeit fönizische und egyptische Schiffe in indische Häfen eingelaufen und haben daselbst direkte Ladungen eingenommen, allein in der Mehrzahl der Fälle hat es den damaligen Kaufleuten besser konvenirt, ihre Einkäufe auf dem arabischen Zwischenmarkt zu machen. Erst später unter der Römerherrschaft erweiterten sich die direkten Verbindungen Egyptens mit Indien, die Städte Myos Hormos, Berenice und Koptos wurden die Emporien für den Warenzug, der dann den Nil abwärts bis Alexandrien ging. Um diese Zeit fingen auch einzelne indische Kaufleute (Banianen) an, sich in den angränzenden Ländern anzusiedeln und bei dem auswärtigen Handel zu betheiligen. Inzwischen dauerte Arabiens Handel und Schiffahrt ohne Unterbrechung fort, die Beduinen der Wüste selbst nahmen als Kamelzüchter und Karawanentreiber Antheil daran und es darf uns daher weniger überraschen, wenn wir dieses Land zu Anfang des nächsten Abschnitts hervortreten sehen an die Spitze welterschütternder Ereignisse, wovon die segensreichsten Resultate gerade unsrer Aufgabe zufallen.

Vielleicht noch mehr, mindestens eben so lebhaft, als der Seehandel, war der Landhandel Indiens, und zwar nach verschiednen Richtungen. Eine der interessantesten, wenn auch weniger bekannt, ist die Verbindung mit China, welches im Alterthum Serika hieß,

weil von dort die Seide bezogen wurde, und zwar für Indien selbst, wo sie zur Tracht der Reichen und Vornehmen gehörte und von da in den Verbrauch Europas überging. Es ist sehr schwer, wo nicht unmöglich, das Alter des asiatischen Seidenhandels anzugeben, denn erst seit Strabo sprechen sich die alten Schriftsteller deutlich darüber aus. Ktesias, Arzt am Hof des Darius Hystaspes gedenkt des Landes Serika und der von dort eintreffenden Karawanen, daß daher in Persien und Babylon seidne Stoffe sehr frühzeitig, wenn auch gerade nicht fabrizirt doch getragen wurden, ist kaum zu bezweifeln. Was bedeuten anders die „medischen" und „assyrischen" Gewänder, und die Beschreibungen ihrer Pracht, ihres Glanzes und Reichthums? Von China selbst sagen natürlich die alten Quellen so gut wie Nichts, nur Arrians Schiffsreise gedenkt mit kurzen Worten des „großen Landes im Osten am Ozean gelegen, von wo rohe und gesponnene Seide, sowie Seidenzeuge zu Land nach Barygaza, zu Wasser den Ganges hinab gebracht werden." Alles, was wir jetzt von der Kulturgeschichte Chinas wissen, ist durchaus geeignet, unsre Ansicht über die stationäre Beschaffenheit ihrer Zustände zu bestärken. Wenn es naturhistorische Thatsache ist, daß der Seidenwurm seine ursprüngliche Heimath in China hat, so wird auch dort sein erster Webstuhl gestanden haben, vielleicht konstruirt in derselben unveränderten Form und bewegt in gleicher Manipulation, wie heutigen Tages.

Mehre Handelswege führten von Indien nach China. Nordwärts wurde durch die an Goldstaub reiche Wüste Kobi die nächste Verbindung unterhalten, und zwar vornemlich durch Vermittelung der Baktrier, ein Volk unter persischer Oberhoheit im Norden Afganistans in der heutigen Bucharei. Ihr außerordentlich fruchtbares Land bot allen Karawanen, deren Straßen hier zusammenliefen, einen willkommnen Ruhepunkt, und zugleich einen wichtigen Stapelplatz für den binnenländischen Verkehr mit den Stämmen Mit-

telasiens. Der „steinerne Thurm" oder „Thron Salomons" gelegen im Paß des Belur, im Gebirg Casgar, ist noch gegenwärtig dieselbe Station für alle nach China ziehenden Karawanen, wie vor zwei- und dreitausend Jahren. Ein andrer kürzrer, aber beschwerlicher Weg nach China führte vom Ganges und der Stadt Polibathra (Benares) über die hohen Gebirge Tibets. Erst Arrian erwähnt denselben, die Waren gingen bis zur Mündung des Flusses und wurden von da längs der Küste von Koromandel, zur See bis Limyrika, dem letzten indischen Markt verschifft. Die Hauptstadt Chinas heißt im Alterthum Thinä und außer Seide werden Thierfelle, Pelzwerke und Betel als Handelsgegenstände bezeichnet. Die zwei ersteren lassen auf Verbindungen bis hinauf nach Nordasien schließen.

Die meisten der indischen Karawanen hatten Baktra zu berühren. Hier trennten sich ihre Wege, östlich und nordöstlich, wie wir gesehen, nach China, westlich und nordwestlich nach Persien, Armenien und in die Länder des schwarzen und kaspischen Meeres. Auf dieser Straße bezogen die griechischen Pflanzstädte in Kleinasien und am Pontus Euxinus die indischen Waren, welche sie sonst von den Föniziern hätten holen müssen. Zu Ende dieses Zeitraums erscheint bereits Konstantinopel als Hauptträger des indischen Landhandels und als Rival Alexandriens, wenigstens auf den Märkten des östlichen Europas. Welchen Zug die Straße von Balk bis an das schwarze Meer genommen, ist mit vollständiger Gewißheit nicht zu ermitteln. Es hat sich nämlich in dortiger Gegend der Lauf mehrer großer Flüsse, wie des Sirr (Jaxartes) und des Gihon (Oxus) unverkennbar geändert, indem sie statt, wie sonst in das kaspische Meer, dermalen sich in den Aralsee ergießen. Für den alten Handel war ihr früheret Lauf bei Weitem vortheilhafter. Man verschiffte die Waren von Balk ununterbrochen an das westliche Ufer des kaspischen Meeres bis zur Mündung des Kur, eines Flusses Kaukasiens, und denselben aufwärts, so weit er fahr-

bar; von da war nur ein kurzer Landtransport zu dem schwarzen Meere. Ganz nordwärts lief von Baktra eine Straße zum Jaxartes (Sirr) die äußerste Gränze Persiens gegen die Szythen. Von Persien bis zum Indus ging südlich eine besondre Straße über Ortospana und Prophthasia, sie scheint indeß vorzugsweise militärische und strategische Zwecke gehabt zu haben. Der Handel zog den Seeweg und die Fahrten auf dem Eufrat vor.

Passend läßt sich die Gelegenheit benutzen mit wenigen Worten Babylons zu gedenken. Sein Ursprung verliert sich in die graueste Vorzeit. Der Thurmbau von Babel, dessen Ruinen (Birs Nimrod) bis auf den heutigen Tag die allgemeine Vernichtung überdauert haben, beweist, wie frühzeitig sich auf dem von den zwei großen Strömen des Eufrat und Tigris umflossenen Gebiet (Mesopotamien) die Anfänge und Fortschritte einer Kultur entwickelten. Von hier aus wurde bis zu den Persern der größte Theil Asiens beherrscht, glänzend leuchten, wo über Europa noch vollständige Nacht lagert, die Namen eines Ninus, einer Semiramis, eines Sardanapal und Nebukadnezar hervor und Babylon war lange Zeit die bevölkertste, reichste und üppigste Stadt des Alterthums. Die außerordentlich günstige Lage konnte nicht verfehlen, ihr zugleich ein großes Handelsgebiet zuzuwenden. Sie wurde ein Stapelplatz für das gesammte Vorderasien, wohin verschiedene wol angelegte Straßen führten. Mit Indien verkehrten die Babylonier direkt zu Wasser und mochten solange bis die fönizische Konkurrenz sie überholte, die Hauptimporteurs der dortigen Produkte gewesen sein. So weit Stromschnellen und Untiefen eine Beschiffung des Eufrats und Tigris in ihren oberen Theilen zuließen, brauchte man für den Binnenverkehr diese Wasserstraße und vornemlich war es armenischer Wein, welcher auf dem Eufrat versendet wurde. Der Boden Babyloniens im Uebrigen sehr fruchtbar und musterhaft angebaut litt doch an gänzlichem Mangel von Holz, deshalb konnten Schiffe im Lande

nicht gebaut werden, die Fahrzeuge, welche aus Armenien herabkamen, waren im rohesten Zustand und kehrten den Weg nicht wieder zurück. Herodots anschauliche Beschreibung davon paßt vollkommen noch auf die Gegenwart. Der Fluß und seine Schiffahrt sind sich unverändert gleich geblieben, aber jenes gesegnete Land „wo" wie der Profet sagt „der Handel blüht und die große Kaufmannsstadt steht" ist Wüste und Wohnstätte wilder Thiere und Menschen geworden. Außer dem Handel gab es in Babylonien auch Industrie. Seine in Baumwolle und Wolle gewebten Stoffe standen wegen Feinheit der Arbeit, Kunst der Zeichnung und Pracht der Farben im höchsten Ansehen und durften im Hause keines Vornehmen und Reichen fehlen. Nicht geringer war sein Ruf in Bearbeitung der von Indien eingeführten Edelsteine zu geschmackvollen Bijouterieen. Auch in der Fabrikation von Waffen aus indischem Stahl wurde Verdienstliches geleistet. Als die Perser unter Cyrus das babylonische Reich erobern und sich unterwerfen, sinken Blüthe und Reichthum der Hauptstadt in schnellem Fall, freudige aber kurze Hoffnung leuchtete ihr unter Alexander dem Großen, welcher sie zum Mittelpunkt seines asiatischen Reiches erheben wollte. Ein früher Tod übereilte ihn bei diesem wie vielen andern Plänen. In den Kriegen seiner Nachfolger unter einander mehrfach verwüstet und gebrandschatzt verschwindet Babylon bereits zu Anfang des dritten Jahrhunderts vor Chr. so gut, wie ganz von der Weltbühne. Neue Städte, wie Ktesifon und Seleuzia entstehen in seiner Nähe und seine Trümmer müssen das Baumaterial dazu liefern.

Dies etwa ist in gedrängten Umrissen die handelsgeschichtliche Darstellung der Länder des südlichen und östlichen Asiens, innerhalb unsres Zeitraums. Was Indien betrifft, so sind die Nachrichten der alten Schriftsteller zu unbestimmt, als daß man sich nicht vor einer allzu raschen Feststellung der Thatsachen hüten müßte. Denn wie lebhaft im Alterthum der indische Handel

sein mochte und wie er unter der Römerherrschaft fast der einzige war, der sich ausdehnte und vermehrte, dennoch hielt er sich immer nur längs der Gränzen und Küsten und brachte es zu keiner näheren Kenntniß des Innern. Ebenso fehlen spezielle Angaben über den Handel Vorderindiens mit der jenseitigen Halbinsel Chryse genannt, denn was Arrian mittheilt, ist ganz allgemein und nur vom Hörensagen. Arabische und fönizische Schiffe sind über Ceylon nicht hinausgekommen, der Handel mußte deshalb ausschließlich in indischen Händen sein und es fragt sich nur, ob die Bewohner der Ostküste und des Ganges der See weniger abgeneigt waren, als ihre Landsleute auf der Westküste und am Indus. Es ist dies sehr wahrscheinlich, aber nicht erwiesen, denn der Angabe des Arrian, welcher an der Küste von Koromandel den Ort bezeichnet, von wo aus die Ueberfahrten geschehen, fehlt es an jeder Unterstützung. Auch was man über die wunderbaren Felsentrümmer von Mavalipuram erzählt und daraus wenigstens für den Handel folgert, gehört in das Reich der Konjekturen. Nur, wenn es gelingen sollte, die einheimischen Quellen der Hindus aus dem alten Sanscrit ohne Zweifel zu lesen und zu erklären, läßt sich für die Urgeschichte Indiens ein näheres Detail erwarten. Was wir im Allgemeinen wissen, genügt für unsre Aufgabe gerade am Meisten. Denn der Handel ist es, dem wir noch die wenige Kenntniß des Landes verdanken, mit den Produkten vermittelte er zugleich Ideen und Beschreibungen und zog den Kreis menschlichen Wissens weiter, als der ephemere Eroberungszug eines Alexanders.

Die Egypter.

Auch für den Anfang der Geschichte dieses Volkes fehlt uns die Grundlage beweiskräftiger Thatsachen. Zwar hat die neuere Zeit dafür verschiedne sehr interessante Forschungen, selbst Entdeckungen geliefert, und manche Hypothesen haben einen hohen Grad von Wahrscheinlichkeit erhalten. Dessenungeachtet läßt sich die historische Kritik noch lange nicht beseitigen und je mehr man in die Prüfung sich verliert, desto dringender werden oft die Zweifel. Sollte sich daher auch die durch eine große Analogie wol berechtigte Annahme, es sei Egypten von Indien aus bevölkert worden, nicht bestätigen, unter allen Umständen bleibt so viel gewiß, daß es zu den ältesten Kulturstaaten der Erde gehört. Seine theokratische Verfassung und ein mystisch-symbolischer Gottesdienst tragen vornemlich die Schuld an der Isolirung, worin es sich so lange erhalten hat und wodurch es selbst seinen Zeitgenossen unverständlich und verworren geblieben ist, obgleich sonst seine ganze geografische und politische Lage es in den Lauf der Begebenheiten inniger und ununterbrochner verflechten mußte, als es je mit Indien der Fall sein konnte.

Noch vor Egypten (2500 v. Chr.) ist der Stadt Meroe zu gedenken, welche oberhalb der Nilfälle im heutigen Nordabyssinien, wo jetzt das Dorf Chandi steht, gelegen, als die Wiege der egyptischen Kultur und Götterlehre, der Wissenschaften und Künste bereits zu einer Zeit gilt, wo Theben und Memphis noch schwache und junge Ansiedlungen waren. Die alten Schriftsteller nennen sie an verschiedenen Stellen, und Herodot scheint auf seinen Reisen bis zu ihr vorgedrungen zu sein. Indeß mochte die Stadt damals bereits einen guten Theil des religiös-politischen Einflusses verloren haben, welchen sie in früher Zeit als Mittel- und Ausgangspunkt der egyptischen Hierarchie und des über ganz Afrika verbrei-

teten Jupiter Ammon-Kultus behauptete. Hier stand sein ursprüngliches Heiligthum. Theben und Ammonium in der libyschen Wüste sind nur seine Kolonien, gegründet von auswandernden Priestern. Und merkwürdig, diese Tempel sind zugleich die Hauptplätze für den afrikanischen Landhandel geworden und obenan unter ihnen stand gerade Meroe für den gesammten Verkehr, den einst Aethiopien mit dem nördlichen Afrika und Egypten, sowie mit dem glücklichen Arabien und selbst mit Indien führte. Die neuesten Entdeckungen beweisen aus einer Reihe der großartigsten Ruinen (Adula, Azab, Axum, Meroe, Theben, Ammonium) mit historischer Gewißheit, daß der älteste Handelsverkehr von den Küsten des indischen Meeres über Arabien nach Egypten und von da, einestheils nach dem Mittelmeer, anderntheils in das Innere Afrikas und dessen östliche Küste sich erstreckte. Von Aethiopien (Abyssinien, Nubien, Sennaar) nach Egypten wurde in Anbetracht der schwierigen Nilfahrt der Handel durch Karawanen geführt, welche fast unverändert noch heutzutage im Gange sind, und mit denselben Waren wie ehedem, Goldstaub, Ebenholz, Elfenbein, Straußfedern, Balsam, Gummi und Sklaven. Die Wüste reicht zu beiden Seiten des Wendekreises von dem westlichen bis östlichen Gestade des afrikanischen Erdtheils und durch die darin gelegenen Oasen, sonach auf unveränderlich von der Natur selbst bezeichneten Wegen war und ist dem Handel zwischen dem nördlichen und mittleren Afrika seine Richtung angewiesen.

Wir benutzen von dem reichen Stoff der egyptischen Kultur- und Staatsgeschichte nur das, was speziell zu unserm Gegenstand gehört. Die Hauptbeschäftigung des Volkes solang es existirt von den frühesten bis auf unsre Zeiten ist der Ackerbau, mag derselbe nun in einzelnen Perioden mehr oder minder vorgewogen und Handel, Industrie und Schiffahrt mit ihm konkurrirt haben. Die Natur selbst hat hier das ewige Gesetz gegeben.

Die Beschaffenheit des Bodens und Klimas verweist Egypten vor allem Andern auf die Landwirthschaft, in keiner zweiten Gegend der alten Welt lassen sich mit weniger Arbeit reichlichere Erndten gewinnen, als im Nilthal. Die jährlichen Ueberschwemmungen des Landes sind bekannt, aus dem düngenden Schlamm des Stromes blüht das üppigste Pflanzenleben auf. Rings umgeben von der öden Sandwüste hat der Nil sein langes Thal mit wahrhaft schöpferischer Kraft derselben Unfruchtbarkeit entrissen und ihm sein eigentliches physisches und politisches Dasein geschenkt. Der fruchtbarste Theil unter den fruchtbaren war das sog. Nildelta, entstanden aus dem Schlamme des Flusses und gebildet aus seinen vormals sieben Armen.

Diese eigenthümliche Beschaffenheit ihres Landes nöthigte die Bewohner auch zum Bau von Straßen und Kommunikationswegen zu Land und Wasser. Ein großer Kanal, mit einem Schleußenwerk, das noch heutzutage in seinen Trümmern Bewunderung erregt, verband den See Möris mit dem Nil, und zahlreiche kleinere Kanäle zweigten sich auf beiden Ufern des Flusses ab. Daß unter solchen Verhältnissen und in Betracht der dichten Bevölkerung des Landes ein regsamer und ausgedehnter Verkehr im Innern bestanden haben muß, ist keinem Zweifel unterworfen. Unter den sechs Kasten, in welche das egyptische Volk getheilt war, finden sich ausdrücklich Schiffer und Gewerbtreibende. Die Schiffer sind indeß nur von Flüssen und Binnenseen zu verstehen, denn bis zu Psammitich und Necho verabscheute der egyptische Aberglaube das Meer, und hielt es für unheilig und unrein, so daß weder Seefische noch Seesalz zu essen erlaubt war.

Die egyptische Schiffahrt war daher bis auf die Zeit der Ptolemäer nur Binnenschiffahrt, der egyptische Handel nur Landhandel, den Seehandel und den Umtausch der einheimischen gegen ausländische Waren überließ man den Föniziern und zum Theil

auch den Arabern, was die Verbindungen mit Indien betraf. Denn obgleich schon die alten Egypter die Wissenschaft der Sternkunde mit Eifer trieben, so geschah die Anwendung keineswegs auf die Schiffahrt, sondern auf den Feldbau und die Zeitbestimmungen desselben, so wie der Ueberschwemmungen des Nils.

Der Landhandel ging hauptsächlich auf zwei Wegen, der eine durch die Wüste Barka über die Oase des Jupiter Ammon (jetzt Siwah), wo das Heiligthum und ein kleiner Priesterstaat bestand, nach Augila und von da in das Land der Garamanten, — Fezzan — dessen Hauptstadt Zuila noch jetzt der Ruhepunkt der zwischen Egypten, den Barbaresken und Sudan ziehenden Karawanen ist. Wie weit dieselben schon damals in das Innere Afrikas vordrangen, ist mit Bestimmtheit schwer zu ermitteln. Herodot spricht von Ataranten und Atlanten, als südlichen Nachbarn der Garamanten und neuere Geschichtsforscher wollen diese Namen auf die Bewohner des heutigen Bornu und Bilna an den Ufern des Niger deuten. Bei der hohen Kultur, welche im Alterthum die Nordküste Afrikas besaß, läßt sich eher eine größre, als geringere Ausdehnung dieses Landhandels annehmen. Schon die große Zahl der in Karthago, Cyrene und den egyptischen Städten versammelten schwarzen Sklaven weist darauf hin. Der andre Weg des egyptischen Landhandels ging den Nil aufwärts und über die große und kleine Oase nach Aethiopien und der Ostküste Afrikas. Daselbst waren die fönizischen und arabischen Schiffe versammelt, um die Wassertransporte nach Indien, Persien und Arabien zu übernehmen. Unstreitig gehört dieser Seeweg zu den ältesten, wenn er überhaupt nicht der älteste ist. Die Natur selbst hatte eine Nothwendigkeit dazu geschaffen, indem die Länder zu dem Umtausch ihrer unentbehrlichen Produkte auf einander verwiesen waren. Gewürze kamen aus Indien, Weihrauch und Spezereien aus Arabien, das Gold hatte Aethiopien. Der indischen Erzeugnisse bedurfte man zum täglichen

Leben, der arabischen für den Kultus und Gold war die ausgleichende Werthbestimmung.

Ohne der gewerblichen Bildung der Egypter gerechte Anerkennung zu versagen, ist sie doch von einer starren Einförmigkeit, von einem Mangel freier Erfindungsgabe nicht freizusprechen. Eng begränzt auf ihr Gebiet, ohne Berührung mit dem Ausland, durch religiöse Gesetze in strenge Kasten abgesondert und zu feststehenden Normen verpflichtet — konnte es kaum anders sein. Die reiche Ausbeute, welche man in letzter Zeit von egyptischen Alterthümern gemacht hat, gewährt uns ein anschauliches Bild der verschiedenen Arbeitsweisen des Volkes. Von der Vortrefflichkeit der egyptischen Leinwand geben die Mumien das kräftigste Zeugniß, wenn wir nicht anders schon wüßten, daß sie nebst den Stoffen aus Byssus (Baumwolle) ein gesuchter Gegenstand des alten Handels waren. Dasselbe gilt von den kleinen Geräthschaften aus Erz, musikalischen Instrumenten, Papier, Korbgeflechten und Töpferwaren. Dagegen sind die Ackerwerkzeuge bei der Leichtigkeit der Bodenkultur im Nilthal von der höchsten Einfachheit. Im siebenten Jahrhundert vor Christus machen sich allmälig die Einflüsse der zugelaßnen Fremden, insbesondre der Griechen geltend, wogegen die argwöhnische Politik der Pharaonen und die Intoleranz der Priester lange Zeit das Land hermetisch verschlossen gehalten hatte. Erst König Psammitich (656 v. Chr.) entriß es dieser Isolirung und öffnete seine Gränzen und Küsten dem internationalen Verkehr. Es entfaltet sich nunmehr in Egypten auch ein auswärtiger Handel, obgleich er noch fortwährend auf fönizischen Schiffen geführt wird. Denn zum Schiffsbau fehlte es dem Land an dem geeigneten Holz. Noch unternehmender als Psammitich war sein Nachfolger Necho, auf seine Anregung soll die fönizische Expedition zur Umschiffung Afrikas erfolgt sein (617 v. Chr.).

Diese erste Periode der Handelsblüthe Egyptens ging zu

Grund durch die Perserherrschaft (524 v. Chr.), erstand aber zu neuem Leben als Alexander (330 v. Chr.) das Land von dem Joch befreite und seinem großen mazedonischen Weltreich einverleibte. Und gerade Egypten wurde der Schauplatz der einzigen seiner vielen Schöpfungen, welche sich bis auf die heutigen Tage trotz des zerstörenden Wechsels von Jahrhunderten in wirkensvoller Kraft ihrer natürlichen Vorzüge erhalten hat. Diese Schöpfung ist keine andre, als die Gründung Alexandriens.

Dem politischen Genie des jungen Helden ging der Anblick einer Gegend nicht verloren, die zwischen zwei Meeren liegt, wovon das eine den Eingang zum Morgenland öffnet, das andre der Schlüssel zu den Abendländern ist. Hier gedachte er den Mittelpunkt seiner Weltherrschaft zu finden, von hier aus wollte er seine Eroberungen der Länder vollenden, die ihm noch übrig geblieben, Arabien und die Ostküste Afrikas jenseits, Karthago, Sizilien und die Küstenländer des Mittelmeers diesseits der Meerenge von Suez. Die bewundernswerthe Vertheidigung von Tyrus gegen seine ganze Gewalt hatte ihm eine große Meinung von dem Werth einer See- und Handelsmacht beigebracht, welche die einzige Stadt befähigte, längeren und hartnäckigeren Widerstand zu leisten, als große Reiche. Es lag unverkennbar in seinem Plan, die alte Welt in Handel und Schiffahrt zusammenzufassen, den Verkehr Indiens auf direktem Wege in den Kreis der merkantilischen Geschäfte des Abendlandes zu ziehen und sein großes Reich durch die möglichste Vermittlung und Einheit der materiellen Interessen zu befestigen. Eine solche staatsmännische Handelspolitik ist den Römern fremd geblieben und die Karthager, welche sie hatten, waren, was dazumal für das Gelingen nöthig, keine erobernde Macht.

Ein früher Tod vereitelte die hohen Ideen des mazedonischen Königs. Was er indeß für Egypten durch die Gründung Alexandriens gethan hatte, blieb bestehen und rechtfertigte durch glänzende

Resultate die Erwartungen der Welt. Ptolemäus, der begabteste unter den Feldherrn Alexanders, wußte sich aus der großen Beute den Besitz Egyptens nicht nur zu verschaffen (323 v. Chr.), sondern auch zu erhalten. Er gründete eine Dynastie, welche 300 Jahre lang bis zur Schlacht von Aktium dauerte, wo sich die Römer des Landes bemächtigten und es zur Provinz machten.

Mit den Ptolemäern endigt die selbständige Geschichte Egyptens (30 v. Chr.). Das nach ihnen benannte Zeitalter ist ausgezeichnet in weiser Verwaltung, bürgerlicher Thätigkeit und materieller Wolfahrt. Alexandrien wurde zur Hauptstadt erhoben und von dem Vorzug seiner Lage mit Eifer, Verstand und Beharrlichkeit praktische Nutzanwendung gemacht. Zu den Gunstbezeugungen der Natur fügte Ptolemäus mehrfache Arbeiten der Kunst, den Leuchtthurm auf der Insel Pharus (eins der sieben Wunderwerke) und den Damm Heptastadium, welcher dieselbe Insel (jetzt Halbinsel) mit dem Festland verband. So gab es auf jeder Seite des Dammes einen besondern Hafen, den Ost- und Westhafen, welche wieder durch eine Schleuße mit einander in Verbindung waren. Auch der See Mareotis (heutzutage versandet und ausgetrocknet,) diente der Schiffahrt und Kriegs- und Handelshafen zugleich konnte Alexandrien mit Bequemlichkeit und Sicherheit sämmtliche Flotten der alten Welt um sich vereinigen. Es erreichte den Gipfel seiner Blüthe nach dem Fall Karthagos und behauptete als Hafen und Handelsstadt die ganze Römerherrschaft hindurch und noch länger hinaus bis zu den Arabern den ersten Rang. Erst in Folge der Entdeckung des Seewegs nach Ostindien wurde es seiner den Osten mit dem Westen vermittelnden Rolle beraubt.

Tyrus war von Alexander wol nicht ohne die Absicht, die neue Stadt seines Namens von einer gefährlichen Konkurrenz zu befreien zerstört worden, und mit ihm fiel der ganze fönizische Städtebund. Allein nicht nur, daß dieser Nebenbuler entfernt

wurde, so gewann damit Egypten einen unschätzbaren Zuwachs von Seetüchtigkeit und Schiffahrtskunde. Fönizische Matrosen und Kapitäne gingen in seine Dienste und bildeten die Pflanzschule und den Kern der egyptischen Marine. Und so sehen wir Egypten, entgegen seinen ursprünglichen Volkssitten und Meinungen, das Meer und den Seehandel fast ebenso sehr lieben als es sonst dieselben verabscheute.

Wie wenig sich im Ganzen die Römer die Handelsinteressen angelegen sein ließen, die Verbindungen mit Indien, weil ihnen dieses Land zur Befriedigung ihres Luxus unentbehrlich war, haben sie nach Kräften gefördert. Diese Absicht leitete Augustus zu dem Versuch einer Eroberung Arabiens. Als derselbe scheiterte, wendete der Kaiser seine ganze Aufmerksamkeit auf Egypten. Die indischen Fahrten, bisher nur vereinzelt und unbestimmt, wurden jetzt gemeinschaftlich und regelmäßig unternommen. Man rüstete eine eigne indische Handelsflotte und bemannte sie zum Schutz gegen die Seeräuberei mit Bewaffneten. Plinius beschreibt uns den Verlauf einer solchen Expedition. Von Alexandrien weg begann die Fahrt auf dem Nil bis Koptos, dort wurden die Waren für den Landweg nach den Hafenstädten Myos Hormos oder Berenice umgeladen, wo sie zur Einschiffung gelangten. Die Seereise begann in der Mitte des Sommers. Je nachdem man Spezereien einnehmen wollte, wurde an der arabischen Küste angelegt, einmal jedoch geschah es meist in Muza an der äußersten südlichen Spitze, um sich mit Proviant und Wasser zu versehen. Von dort steuerte man zu Plinius Zeiten direkt mit dem Wind Hippalus (Monsoon) nach den indischen Handelshäfen Muziris, Barygaza u. s. w., worüber das Nähere bei den Indiern enthalten war. Von Indien trat man den Rückweg im Dezember an, begleitet von der gleichen Gunst der Winde und Strömungen. Hippalus nannten die Alten den Monsoon, weil ein Schiffskapitän dieses Namens unter Herrschaft des Augustus zuerst von dem Winde Gebrauch

machte und statt wie bisher sich hart an der Küste zu halten, die Ueberfahrt in gerader Richtung unternahm. Gegen die Behauptung, daß die Alten nur Küstenfahrt kannten, läßt sich hier eine dringende Einrede erheben, insofern sie wirklich die hohe See beschifften. Man muß aber wissen, daß die Fahrt von der Meerenge Babel Mandeb nach Indien zu den leichtesten und sichersten gehöre, welche auf dem Meer bekannt sind, denn die Winde wehen regelmäßig und Stürme kommen während dieser Zeit selten oder gar nicht vor. Im Vergleich damit wird eine Küstenfahrt oft von größeren Gefahren begleitet sein. Das Hauptverdienst des Hippalus war, daß er sich zuerst über das Vorurteil von den Schrecknissen der offnen See hinwegsetzte. Wir erwähnen dies mit Hinblick auf das in der Uebersicht Gesagte und damit man sich von der alten Schiffahrt nicht übertriebne Vorstellungen mache. Eine andre unmittelbare Wasserverbindung mit dem rothen Meer unterhielt Alexandrien durch einen Kanal, der vom Nil in der Gegend des heutigen Kairo sich abzweigend bei Suez in das Meer mündete. So stand ein Unternehmen, dessen Ausführung wieder die Aufgabe der neuesten Gegenwart geworden, im Alterthum bereits vollendet und erregt die Bewunderung noch in seinen Trümmern.

Nicht minder fanden die mit dem Handel nah verwandten Wissenschaften der Erdkunde, Mathematik und Astronomie bei den Ptolemäern vorzügliche Pflege. Entdeckungen machten indeß die Egypter eigentlich keine, sie benutzten und erweiterten nur die alten fönizischen Handelswege nach dem Bedürfniß der fortschreitenden Kultur und des raschen Wachsthums der materiellen Interessen und richteten vornemlich die Regelmäßigkeit des indischen Handels ein. Ungeachtet der Einrichtung direkter Fahrten verblieb den Arabern noch immer ein guter Theil des indischen Zwischenhandels. Dagegen dürften die Egypter an der Ostküste Afrikas vorgedrungen und bis Madagaskar (Phebol) gelangt sein, nicht minder Ceylon

(Taprobane) besucht haben, von wo sie ihre gefürchtete Streitmacht, die Elefanten holten.

Allein wie weit sich auch Schiffahrt und Handel entfalten mochten, der alten ureingebornen Beschäftigungsweise mit dem Ackerbau geschah dadurch kein Eintrag. Er blieb die vorzugsweise Volksarbeit und Egypten eine der 4 Kornkammern der alten Welt.

Die Fönizier.

Inmitten der Bilder wilden Kriegsgetümmels und roher Zerstörung, woran die alte Geschichte so reich ist, tritt das kleine Volk der Fönizier wie eine Oase des Friedens und der Ruhe hervor. Es ist der einzige Handelsstaat des Alterthums, welcher seine Größe nicht durch das Schwerdt, sondern durch die Werkzeuge friedlicher Kunst gegründet hat. Die Fönizier haben für sich nie einen offensiven Krieg geführt und doch Eroberungen über die ganze Welt gemacht, welche sie erst zur Kenntniß ihrer Zeitgenossen brachten. Kolonien, Seereisen und Handelsunternehmungen waren die Waffen, womit sie ihre Siege erkämpften und länger behaupteten, als mancher gewaltige Eroberer. Anstatt die Nationen feindselig zu trennen und in Furcht und Zwang gegen einander zu setzen, suchten sie dieselben durch gegenseitig beförderten Lebensgenuß zu nähern und durch erleichterten Gemeinbesitz dessen, was die Erde und der Menschenfleiß erzeugt, in segensvolle Verbindung zu bringen.

Leider fehlen uns über die fönizische Geschichte einheimische, ursprüngliche Quellen. Was fremde Schriftsteller geben sind Bruchstücke. „Sie haben," wie ein berühmter Historiker sagt, „über der Aufzählung von Schlachten und Dynastienwechseln vergessen, uns

eine zusammenhängende Darstellung von der Entwicklung und den Schicksalen fönizischer Industrie und Handelsgröße zu schreiben."

Das alte Fönizien (ein Theil des heutigen Syriens) war ein schmales, unfruchtbares Küstenland am Mittelmeer, 25 Meilen in der Länge, nicht mehr als 5 in der Breite, aber reich an trefflichen Hafenbuchten, Ankerplätzen und schützenden Inseln, und hatte in seiner blühendsten Periode eine Menge großer, berühmter Städte (Sidon, Tyrus, Byblus, Aradus, Tripolis, Berytus).

Die älteste und mächtigste, von der die ersten Urkunden aller Völker erzählen, war Sidon (1800 v. Chr.), die übrigen, anfangs als Kolonien von der Mutterstadt abhängig, emanzipirten sich später und vereinigten sich wieder (1000—600 v. Chr.), Tyrus an der Spitze, zu dem berühmten Städtebund — der Hansa des Alterthums. Obgleich sonst durchaus von einander unabhängig, wurden doch in diesem Bund Angelegenheiten von Bedeutung gemeinschaftlich berathen, beschlossen und ausgeführt. Ueber ihre innere Verfassung ist wenig bekannt, sie hatten Könige, jedoch mit sehr beschränkter Gewalt, so daß ihre Staatsform wol mehr der Republik, als der Monarchie zuneigte. Der Handel genoß der freiesten Bewegung und eines politischen Ansehns, wie die alte Welt kein zweites Beispiel aufweist. Um für die Fahrten auf dem Mittelmeer einen günstig gelegenen Hafen zu besitzen, war Tyrus gegründet worden (1184 v. Chr.), welches jedoch durch die Gunst der Lage nach und nach das Uebergewicht über Sidon gewann und der Mittelpunkt des fönizischen Welthandels wurde.

Schon mit der Zeit der Perserherrschaft (550 v. Chr.) kam der fönizische Städtebund in Verfall, noch mehr aber als das mazedonische Weltregiment seinen Anfang nahm (322 v. Chr.) und Alexander der Gr. Tyrus belagerte und von Grund aus zerstörte. Mit Egypten und Syrien kamen die nunmehr ganz herabgesunkenen

Städte in die Gewalt der Römer (63—30 v. Chr.) und theilten von da an das Schicksal der genannten Länder.

Die geografische Lage des Landes, sein Holzreichthum vom Libanon und Antilibanon, dabei die Kargheit ihres Bodens in andern Produkten und das reiche Asien im Rücken führten die Fönizier zum Schiffsbau und Handel (anfangs auch Seeräuberei). Die Berichte davon verlieren sich in den ältesten Sagenkreis. Sidons wird bereits im alten Testament mehrfach gedacht: „viele Völker erfreuten sich der Waren, die es über das Meer in Fülle zu ihnen sandte und die Könige der Erde wurden durch seine Schätze bereichert.“ Ezechiel 27, 35. Auch Homer spricht öfters von ihren Handelszügen und der List, womit sie dieselben vollführten, und Jesaias nennt Tyrus die „Kronenspenderin, deren Kaufleute Fürsten waren.“ Im 12ten Jahrhundert legten die Fönizier die ersten Kolonien in Afrika an (1100 v. Chr.), deren berühmteste Karthago wurde (888 v. Chr.), und schon zu Salomos Zeiten (1000 v. Chr.) war die Fahrt nach der Südwestküste Spaniens ganz gewöhnlich. In der Nähe besetzten die Tyrer die Insel Cypern, welche, abgesehn von der Wichtigkeit als Handelsstation, durch ihre herrlichen Produkte dem unfruchtbaren Festland die ergiebige Quelle für seine Lebensbedürfnisse wurde.

Die fönizischen Städte unterwarfen sich mit kluger Einsicht von der Nothwendigkeit freiwillig den persischen Eroberern und retteten so die Unabhängigkeit ihrer Verfassung und die Sicherheit ihres Handels. Sie hatten keine andre Verbindlichkeit, als einen Tribut zu zahlen und ihr Kontingent zu der großen Flotte zu stellen, welche Xerxes gegen Griechenland ausrüstete. Sie fochten mit in der Schlacht von Salamis (430 v. Chr.) und retteten inmitten der Niederlage doch für sich die Ehre ihres Namens.

Man kann wol sagen, daß die weitesten und frühesten Entdeckungen der alten Welt fast ohne Ausnahme von den Föniziern

herrühren. Ja sogar bis zu den Seereisen der Portugiesen und Spanier ist unsre Hemisphäre wenigstens in ihren Meeresküsten ziemlich unverändert geblieben. Mittel- und Nordeuropa ist in seinem Innern bekannt geworden, aber die Länder an der Nordsee waren schon den Föniziern zugänglich, und der Umstand, daß sie mit Bernstein handelten, läßt wenigstens die Annahme zu, daß sie bis in die Ostsee, zur preußischen Küste vorgedrungen sind. Im Süden schifften sie längs des arabischen und persischen Meerbusens nach Indien bis Ceylon (Taprobane), im Osten gingen ihre Landreisen über Damaskus, Palmyra und Thapsakus zum Anschluß an die große Handelsstraße, die sich von da nach Babylonien, Persien, Babylon und in das Innere Asiens fortsetzt; mit Egypten standen sie durch eine gebahnte Straße nach Memphis in Verbindung, aber am weitesten drangen sie nach Westen vor, wo sie sich bereits in das offne Meer wagten. Madera und die kanarischen Inseln (insulae fortunatae) sind aller Wahrscheinlichkeit nach nicht nur von ihnen besucht, sondern auch bevölkert worden. Ihre Niederlassungen an der Westküste Afrikas erstreckten sich bis zum weißen, wo nicht bis zum grünen Vorgebirg und die Karthager waren hier nur die Nachfolger, nicht die Entdecker. Der Zug des Herkules, der obersten Schutzgottheit der Fönizier, zumal der Tyrier, um die alte Welt ist die allegorisch poetische Darstellung dieser Ausbreitung durch Handel und Schiffahrt.

Im Angesicht solcher Thatsachen und bei dem ganz eigends maritimen Genie des Volkes haben wir keinen Grund, seine von Herodot mitgetheilte Umschiffung Afrikas zu bezweifeln, welche es im Auftrag des egyptischen Königs Necho 617 v. Chr. unternommen haben soll. Sie dauerte drei Jahre, denn die Fahrt ging nur an der Küste und es wurde häufig gelandet, um zu säen und zu erndten. Die Umschiffung Afrikas ist, wie wir aus der heutigen Seekunde wissen, bei Weitem leichter von Osten nach Westen, als

von Westen nach Osten zu bewerkstelligen, da Winde und Strömungen günstiger sind. Sonst stimmt die Erzählung Herodots in vielen Zügen treffend mit den gegenwärtigen Verhältnissen überein und selbst da, wo sie in das Fabelhafte übergeht, von geschwänzten Menschen und glühenden Bergen spricht, erklärt sie sich durch die Anschauung ungewohnter Geschöpfe und Naturerscheinungen. Auch mochte es kaufmännische Berechnung sein, durch übertriebene Schilderungen schrecklicher Gefahren andre Völker von dem Versuch einer Nachfolge abzuschrecken.

Der hauptsächliche Wirkungskreis des fönizischen Handels blieb das Mittelmeer. Cypern war ihr nächster Landungsplatz. Rhodus und Kreta wurden von ihnen bevölkert und kultivirt. Von da kamen sie nach Griechenland und dem Archipel. Bis in den Pontus Euxinus drangen ihre Schiffe, die ersten, welche das verrufne Meer getragen hat.

Als indeß die Griechen nach und nach auf der See selbst zu Macht und Ansehn gelangten (600 v. Chr.), zogen sich die Fönizier aus jenen Gegenden zurück und wendeten sich mehr der westlichen Hälfte des Mittelmeeres und der nordafrikanischen Küste zu. Und hier vornemlich legten sie mit bewundernswerthem Scharfblick aller Handelsvortheile die Reihe von Kolonien an, welche sich bis auf unsre Tage als blühende Emporien des Völkerverkehrs erhalten haben. Die spanischen Küstenstädte verdanken ihnen fast sämmtlich ihre Gründung. Mit dem gemeinschaftlichen Namen Tartessus belegt, stand an der Spitze Gades (Cadix), das Ziel der Fahrten im Mittelmeer und der Anfangspunkt der Expeditionen in den atlantischen Ozean.

Auch auf Sizilien, Sardinien und den balearischen Inseln faßten die Fönizier Fuß. Von den Kolonien in Afrika, Karthago, Hippo, Utika u. a. war schon die Rede. Sie hielten fest und treu zusammen und Alle standen für Einen, Einer für Alle. Aber dies

einträchtige Zusammenwirken so verschiedener, wenn gleich auf Grund eines und desselben Handelsinteresses vereinigter Kräfte wäre ohne die ebenso kluge als gerechte Kolonialpolitik des Mutterlandes nicht zu erreichen gewesen. Haben wir des Handels- und Unternehmungsgeistes der Fönizier gedacht, so müssen wir noch ihre Staatskunst anerkennen. Sie stehen darin ohne Beispiel in der Geschichte. Das Verhältniß der fönizischen Kolonien zum Mutterland war nicht das der Unterwerfung oder gar Unterdrückung, der einseitigen Ausbeute, des unfreien und rechtlosen Zustandes überhaupt. Ja selbst nicht einmal gleichberechtigte Vertretung und Theilnahme an der Gesetzgebung banden die Kolonien an das Mutterland. Ihre Anhänglichkeit war eine durchaus freiwillige, die Kolonien wurden selbständige unabhängige Staatswesen und wenn Tyrus, wie es scheint, eine gewisse Schutzherrlichkeit ausübte, so bestand dieselbe wol nur in unwesentlichen Ehrenrechten. Handels- und Schiffahrtsprivilegien beruhten durchaus auf Gegenseitigkeit. Gewiß ist, daß die Fönizier von einer Kolonialpolitik unsrer Zeiten nichts wußten und das große Gut der Handelsfreiheit, die wir als die Errungenschaft unsrer Kultur betrachten, bereits vor dritthalbtausend Jahren einen Staat beglückt hat, auf den mit Geringschätzung herabzusehen wir eben keine Ursache haben.

Nur einer so weisen Politik, welche nie mit Waffengewalt erobernd auftrat und jeder territorialen Machtvergrößerung entsagte, hatten die Fönizier so lange Zeit die Sicherheit und Superiorität ihrer kommerziellen Hegemonie zu verdanken. Hätte Alexander nicht sein Alexandrien zum Mittelpunkt des Handels erheben wollen, er würde die Zerstörung des fönizischen Städtebundes nicht zu verantworten haben. So aber mußte Einer weichen, beide neben einander in gleicher Größe konnten nicht bestehn.

Man kann wol sagen, daß sich der gesammte Seehandel der alten Welt bis zur mazedonischen Herrschaft in den Händen der

Fönizier befand, wenn er auch auf diesem Meer vorherrschender war als auf jenem. Sie tauschten die Produkte des einen Landes gegen die Produkte des andern, daher ihr Handel zumeist die Natur eines wahren Tauschgeschäftes hatte, doch bleibt die Annahme, welche den ersten Gebrauch gemünzten Geldes den Numidiern zuschreibt, eine sehr willkürliche und unerwiesene. Die Fönizier machten bedeutende Umsätze in edlen Metallen. Gold nahmen sie von Indien und dem innern Afrika, Silber aber aus Spanien, *) dessen Bergbau auch in andern Erzen, wie Eisen, Zinn und Blei von ihnen eröffnet und ausgebeutet wurde. Spanien war damals das metallreichste Land Europas und darum auch das einzige, wo der Mehrbetrag des Handels aktiv war. Sein Silber ging auf alle Märkte der Welt, und war in Indien so gesucht, wie in Rom. Spanien erlitt damals ein ähnliches Schicksal an sich selbst, als es zwei Jahrtausende später seinen amerikanischen Kolonien bereitete. Ausgesogen von der Gier, sich schnell zu bereichern, wurden alle andern Anlagen seines Bodens vernachlässigt und die Einwohner wie Sklaven behandelt. Wo es so großen Vortheilen galt, konnten die Fönizier auch tyrannisch und gewaltthätig sein.

Kaum geringere Bedeutung und Ausdehnung, als die Seefahrten, hatte der Landhandel der Fönizier. Derselbe ging in Karawanen vorzüglich nach dem südlichen (glücklichen) Arabien, dem Land Jemen mit der Hauptstadt Saba, deren Reichthum und Wolleben im alten Testament **) häufig gedacht wird. Nicht minder nach

---

*) Die erste Silbergrube Spaniens war auf der Sierra Morena nahe den Quellen des Bätis (Guadalquivir.)

**) Eine Stelle im Ezechiel gibt hier ausführlichen Bescheid, „Dan, Javan und Mehusal brachten dir (Tyrus) Eisen, Kasia und Kalmus zum Austausch deiner Waren. Dedan handelte mit dir mit Fußteppichen. Arabien und alle Fürsten von Kedar haben mit dir gehandelt mit Schafen, Widdern und Böcken. Die Kaufleute von Saba und Rana handelten mit dir; die besten Gewürze, Edelsteine und Geld brachten sie dir für deine Waren. Haran, Kanna, Aden sammt

dem östlichen Arabien und der Küste des persischen Meerbusens, welcher im Alterthum besuchter und bekannter gewesen sein mag als dermalen. Die Geschichte nennt dort die Stadt Gerra, eine chaldäische Kolonie und zwei nahe dabei liegende Inseln Tylus und Aradus (die Bahareininseln). Das heutige El Katif soll Gerra sein. Perlen wurden dort die größten und schönsten gefischt, die Inseln erzeugten vortreffliche Baumwolle und Schiffsbauholz, welches besonders die Babylonier benutzten. Die Blüthe dieser Gegend fällt vor die persische Herrschaft, welche aus politischen Motiven den Handel auf dem Meerbusen zerstörte und die sonst freie Schiffahrt auf dem Tigris verbot. Eine andre fönizische Kolonie Tur genannt lag hart am Eingange des Meerbusens bei dem Vorgebirg Macae oder Dsiulfar, gegenüber dem in spätern Jahrhunderten so berühmten Ormus. Hier war der Hauptmarkt für den Gewürzhandel, zumal für den Zimmt, der von Ceylon kam. Der Ausgangs- und Zielpunkt der fönizisch-arabischen Karawanen war Petra die Hauptstadt des steinigen Arabiens an der Küste des todten Meeres. Von da ging der eine Weg über Leuce Kome nach Saba, Aden und Haran, der andre durch die Wüste nach Gerra. Die Midianiter und Edomiter, jene Nomaden übernahmen die Spedition der Waren und die Führung der Karawanen, diese Städtebewohner waren die Zwischenhändler. Sie hatten am arabischen Meerbusen zwei günstig gelegne Häfen Elath und Ezion Geber (jetzt Akala). Eine Karawanenreise von da bis Petra dauerte nach Strabo 70 Tage. Auch geschah um den Landweg von Tyrus nach Elath abzukürzen, bisweilen der Transport der Waren nach Rhi-

---

den Kaufleuten aus Seba, Assur und Kilmad sind deine Kaufleute gewesen." Die genannten Orte sind Handelsstädte und Häfen an den südlichen Küsten des arabischen und persischen Meerbusens. Mit ihnen bestand nur Verbindung zu Land, was der Profet selbst bestätigt, indem er im Gegensatz fortfährt „jedoch sind die Seeschiffe die vornehmsten auf deinen Märkten gewesen, dadurch bist du reich und prächtig mitten im Meer geworden."

nokolura, einem dem arabischen Meer nächstgelegenen Hafen des Mittelmeers. Daselbst wurden die Waren wieder eingeschifft und nach Tyrus geführt. Rauchwerk und Spezereien, desgleichen Wolle lieferte Arabien, Gewürze, Gold, Edelsteine und Manufakturen Indien, mit dessen Produkten überhaupt die Fönizier weniger direkten, als hauptsächlich Zwischenhandel trieben. Arabien war zu ihrer Zeit mehr gekannt und besucht als bei den Römern, welche unter Augustus vergebliche Anstrengungen machten, es ihrer Weltherrschaft zu unterwerfen. Die Mittheilungen, welche uns Herodot über die Handels- und Kaufweise in dortiger Gegend gibt, ist doppelt interessant, weil sie noch heutzutage vollkommen auf den Handelsverkehr mit den wilden Völkern Afrikas passen. Es besteht nämlich ein sogenannter stummer Handel. Die Verkäufer begeben sich an einen verabredeten Ort, legen ihre Waren nieder und entfernen sich. Darauf kommen die Käufer, legen eine ihrer Meinung entsprechende Geldsumme oder andre Waren daneben und entfernen sich gleichfalls. Die Verkäufer kehren zurück, nehmen, wenn zufrieden, das Geld oder die Ware und der Kauf ist vollzogen. Sind sie unzufrieden, so warten sie ab, ob die Käufer etwas zulegen wollen. Geschieht dies nicht, so kann man des Handels nicht einig werden und das Geschäft ist abgebrochen. Das Gleiche begegnete den Karthagern bei ihrem Verkehr mit den Völkern des innern Afrikas.

Auch Wein war ein ansehnliches Handelsobjekt, zumal nach den westlichen Ländern, wo damals die Rebe noch nicht angebaut wurde. Der beste Wein kam aus Syrien und Palästina, ebendaher auch Getreide und Oel. Aus eignem Lande exportirten sie Holz, David kaufte von ihnen die Cedern für den Bau seines Pallastes in Jerusalem. Daß sie Sklavenhandel trieben, lag im Charakter der Zeit. Menschen waren eine gewöhnliche Befrachtung ihrer Schiffe und sie wagten sich über das schwarze Meer bis zum Kau-

kasus, um dort die im Alterthum, wie in der Gegenwart so hoch geschätzten und theuer bezahlten Schönheiten des Serails zu holen.

Neben Schiffahrt und Handel der Fönizier ist aber auch ihrer Industrie zu gedenken. Viele aus der Ferne bezogene Rohstoffe veredelten sie durch einheimischen Gewerbfleiß zu kunstvollen Fabrikaten, welche sie wieder in die Welt ausführten. Sie gelten als Erfinder des Glases, der Wollbereitung und der Purpurfärberei und die Fabrikation von Tyrus war die erste und größte jener Jahrhunderte. Außerdem wird ihnen die Erfindung der Buchstabenschrift und der Arithmetik zugeschrieben, wie sie überhaupt in allen praktischen Wissenschaften, desgleichen in Mechanik und Technik für die damalige Zeit weit vorgeschritten waren. Baumeister aus Tyrus haben den Tempel Salomos gebaut.

Denn man darf nie vergessen, daß die Blüthe Föniziens in die Jahre 700—400 vor Christus fällt, mithin in eine Periode, wo allerdings die griechische Kultur bereits zu glänzen anfing, sich aber nur noch auf ein kleines Gebiet beschränkte. Rom war noch barbarisch. Wenn man in den hellenischen Klassikern so selten und, wenn es geschieht, nur oberflächlich und mit einer unverkennbaren Gereiztheit der Fönizier erwähnen hört, so wird man beinahe versucht, Motive von Neid und Eifersucht wahrzunehmen. Und es ist im höchsten Grad zu bedauern, daß wir für die Geschichte eines so überaus interessanten und eigenthümlichen Volkes unmittelbare Quellen entbehren und aus den getrübten Darstellungen fremder Federn schöpfen müssen. Die fönizische Kultur ist jedenfalls eine primitive, vielleicht den Egyptern und Indiern verwandte, am wenigsten gemein hat sie mit der griechischen. Vielmehr sind bei dieser an mehr als einer Stelle die Einflüsse zu erkennen, welche ihr über das Meer herüber zugekommen sind.

Wenn man hier und da den Charakter der Fönizier angreift, so dürfte die Klugheit, selbst List und Verschlagenheit, womit sie

ihre friedliche Herrschaft behaupteten, der rohen grausamen Gewalt manches Länderstürmers und Welteroberers vorzuziehen sein. Sie waren ihrer materiellen Schwäche halber zu künstlichen Waffen genöthigt und das Geheimniß, unter welchem sie ihren Handel trieben, sowie die Erzählungen von den Schrecknissen und Gefahren ihrer Seereisen mögen dahin gehören und mit Schuld tragen, daß so Weniges davon genau bekannt geworden.

Nach Auflösung ihres Staatenbundes und der furchtbaren Zerstörung von Tyrus dienten die Fönizier bei allen seefahrenden Nationen als Steuerleute und Matrosen für Sold. Hauptsächlich traten sie in egyptische Dienste.

Die Karthager.

Geeigneter kann sich an die Geschichte Föniziens keine andre anschließen, als die seiner mächtigsten und berühmtesten Kolonie, Karthago. Sie bildet, wenn auch einen tragischen doch glänzenden Schluß der fönizischen Handelsgröße und ihre Ereignisse sind der entscheidende Wendepunkt für die Schicksale der alten Welt geworden. Die Theilung lag zwischen Rom und Karthago; hätte dieses gesiegt, die Entwicklung des Menschengeschlechts wäre vielleicht einen andern Weg gegangen.

Karthago d. h. die neue Stadt wurde (888 v. Chr.) von Dido einer fönizischen Königstochter auf der nördlichsten Spitze Afrikas, in der Gegend des heutigen Tunis gegründet. (Die List mit der Ochsenhaut.) In den ersten Jahrhunderten war wenig von ihm die Rede, karthagische Galeeren kämpfen für Sold in den persischen Seeschlachten gegen die Griechen und scheint die Stadt überhaupt von Anfang an auf die Ausbildung einer Kriegsmarine bedacht gewesen zu sein. Zur Mutterstadt Tyrus stand Karthago in dem unabhängigen Ver-

hältniß, welches gegen alle fönizischen Kolonien obwaltete und seine Anhänglichkeit war eine durchaus freiwillige. In Kriegsfällen gewährten sie sich gegenseitige Hülfe und Zuflucht, und Alexander gedachte die Karthager für ihre Unterstützung von Tyrus zu ernster Rechenschaft zu ziehen.

Mit der Unterjochung von Tyrus durch die Perser erhebt sich Karthago schnell zu Reichthum, Umfang und Einfluß. Die meisten griechischen und fönizischen Pflanzstädte an der Nordküste Afrikas sind genöthigt, seine Schutzherrlichkeit anzunehmen, und bald sehen wir es die Meerenge von Gibraltar überschreiten, feste Stationen in Spanien gewinnen, die Balearen, Korsika, Sardinien besetzen und mit Sizilien und Malta den Kreis seiner Herrschaft schließen. Aller Orten gründete es neue Kolonien, legte feste Plätze an, baute Häfen und Straßen und wendete seinem Handel und seiner Schiffahrt alle die Vortheile und Privilegien zu, welche es mit dem Recht des Siegers erreichen und mit seiner Macht behaupten konnte. Insofern macht Karthago, wie schon in der allgemeinen Uebersicht hervorgehoben wurde, eine Ausnahme und es läßt sich ihm eine gewisse Kolonialpolitik zuerkennen, wenn man den Begriff nach den damaligen Verhältnissen modifizirt und nicht an unsre Zeiten denkt. Um hier richtig zu urteilen, darf man den Umstand nicht übersehen, daß Karthago unter den Handelsstaaten der alten Welt sich als der Zeit nach letzter bildete. Denn die erste Hälfte seiner Geschichte kommt wenig in Betracht, erst mit dem fünften Jahrhundert, wo der Streit um Sizilien beginnt, macht es von sich reden. Damals ist die fönizische Handelsgröße zwar im Sinken, aber desto blühender und mächtiger sehen wir die Etrusker, Griechen und Römer gerade auf dem Schauplatz ausgebreitet, zu dessen Theilnahme sich plötzlich ein neuer Konkurrent hinzudrängt. Natürlich kehrt sich gegen ihn feindlicher Widerstand und er ist genöthigt, durch den Kampf der Waffen und Politik Resultate zu erreichen und zu be-

haupten, welche seinen Vorfahren als „herrenlose Sachen“ ohne Mühe mit dem Recht des ersten Besitzers zugefallen waren. Nicht nur Interesse, sondern auch Nothwendigkeit trieb die Karthager zu Eroberungen, machten sie dieselben nicht, so hätten es ihre Nebenbuler gethan und regierten sie nicht mit Strenge, so hätten sie jeden Augenblick sich des Abfalls und der Empörung gewärtigen müssen. Immer entscheidender und unabweisbarer wurden diese Momente, je offner die weltbeherrschenden Tendenzen Roms hervortraten. Wie sollte Karthago nicht darauf bedacht sein, der nahenden Katastrofe eine kompaktere Macht entgegenzustellen, als einen fönizischen Städtebund? Die Zeit war vorüber, wo die Tyrier blos durch ihre friedlichen Kauffahrten, ohne Gewaltmittel, den Welthandel führen und beherrschen konnten. War die Grundlage, das allbelebende Prinzip der karthagischen Republik auch nichts weiter als Handel, so mußten doch Krieg und Eroberung zu dessen Erweiterung und Sicherung dienen. Dabei entwickelten sich gewisse Staatsmaximen, welche Eroberungen etwas anders verstanden, als die asiatischen Despoten, ja selbst als die römischen Feldherren, Maximen, wornach ein Diplomat, welchem einen günstigen Handelsvertrag zu schließen glückte, nicht geringer galt, als ein Soldat, der eine glänzende Schlacht gewann. Beschränkt auf rein politische Staatszwecke ist den Karthagern ein Kolonialsystem vollkommen zuzugestehen, nur die kommerziellen Eigenschaften, welche wir heutzutage ihm beizulegen pflegen, sind ihnen fremd geblieben.

Der hauptsächliche Schauplatz von Karthagos Handel waren die westlichen Theile des Mittelmeers, wofür es sich nach der Zerstörung von Tyrus zugleich als nächst berechtigter Erbe ansah. Allein, wie gesagt, es stieß auf Konkurrenten, die ein früheres Anrecht behaupteten. Mit den Etruskern hatte es um den Besitz Sardiniens und Korsikas manche blutige Fehde zu führen, bevor es siegte.

Aber der hartnäckigste und folgenschwerste Kampf entspann sich mit den Griechen um den Besitz Siziliens, welches im Alterthum an Fruchtbarkeit, Anbau und Kultur bei Weitem die Gegenwart übertraf. Wollte Karthago seine handelspolitische Suprematie sicher stellen, so mußte es die ganze Insel unterwerfen. Auch wäre ihm dies ohne die Dazwischenkunft Roms trotz des energischen Widerstandes von Syrakus ohne Zweifel geglückt. Allein mit diesem Augenblick tritt die alte Geschichte in den Wendepunkt, wo sich nach der einen oder andern Seite hin die Weltherrschaft entscheiden mußte. Ein Kampf auf Leben und Tod (264—146 v. Chr.) wird zwischen den beiden Völkern, wovon jedes auf seine Weise sich die Erde unterthänig machen will, unvermeidlich. Zwar bleibt Karthago der Ruhm eines Hannibals, einer der glänzendsten Illustrationen der Kriegsgeschichte, allein sie vermochte nicht, es vom Verderben zu retten. Seine Hoffnungen des Sieges waren auf der See und in den europäischen Provinzen, wo es ein großes Gebiet beherrschte. Auf eignem Boden angegriffen war seine Macht zu zerstreut und zu schwach, ohne Stützpunkt und Rückhalt. Denn das eigentliche Gebiet Karthagos umfaßte einen kleinen schmalen Küstenstrich, dahinter lag die Wüste von wilden Nomadenvölkern bewohnt, die nicht zu unterwerfen waren. Seine Hülfsmittel ruhten in seinen auswärtigen Besitzungen, von diesen getrennt war es außer Stand, der römischen Macht zu begegnen, welche sich zugleich bei Weitem besser verstand auf politische Verwaltung und das System der Centralisation. Auch die Wehrverfassung Karthagos war für solche Kriege, wie die punischen, nicht zureichend. Seine Bürger widmeten sich lieber der Handlung, kauften sich durch Einstellen vom Kriegsdienst los und überließen Miethtruppen die Führung der Waffen und die Vertheidigung des Vaterlandes. Nur auf der Flotte fand man Einheimische.

Wenn oben von der Eroberungspolitik Karthagos die Rede

war, so würde man doch vergeblich in seiner Verfassung den kriegerischen oder militärischen Geist suchen, welcher die römischen Institutionen zu jeder Periode mehr oder minder durchdringt. Die karthagische Eroberungspolitik war nichts weniger, als eine grundsätzliche, vorbedachte, sie beruhte auf dem Zwang jeweiliger Umstände. Der Krieg war ihr nur Mittel, nie Zweck. Sie ging daher auch nie weiter, als diese es verlangten, und zeigte oft eine bewundernswerthe Mäßigung, die aus der Ueberzeugung floß, man dürfe nicht mehr annehmen, als man behaupten könne. Diese in einer Reihe tüchtiger Staatsmänner konsequent sich fortsetzende Regierungskunst erhob und erhielt die Republik im sichern Besitz ihrer Größe und Macht. Der Abfall davon, der ehrgeizige Wetteifer mit Rom um die politische Weltherrschaft wurde der Wendepunkt für ihr Verderben. Weder ihre Verfassung noch Gesetzgebung, weder ihre Erziehungsweise noch ihre gesammte bürgerliche Ordnung waren für eine solche Aufgabe berechnet. Alle diese Dinge dienten vortrefflich den Interessen des Handels, aber sie reichten nicht aus für die Ueberlegenheit im Krieg.

Im Allgemeinen war der Geist der Karthager vorwiegend kommerziell, der Geist der Römer vorwiegend militärisch, und ein wie großer Feldherr auch Hannibal war, seine Schlachten hat er fast nur mit spanischen und numidischen Miethtruppen geschlagen, die er wol im Siegeszug mit sich fortreißen, aber im Unglück zu aufopfernder Vaterlandsliebe nicht bewegen konnte. Uebrigens ist bekannt, welche Hindernisse und Schwierigkeiten ihm durch die Suffeten bereitet wurden, denn obgleich Karthago ein Freistaat war ohne Erbadel und seine Aristokratie eine Aristokratie des persönlichen Verdienstes, so standen sich doch mächtige Parteien gegenüber, von einzelnen Patrizierfamilien beherrscht. Leider sind wir auch über die karthagische Staatsverfassung und Verwaltung nur auf die dürftigen und parteiischen Berichte römischer Autoren verwiesen. Einheimische Quel-

len, welche gewiß existirten, sind bei der Zerstörung der Stadt verloren gegangen. Sehr zweckgemäß für eine Handelsrepublik war die Trennung der Civil- von der Militärgewalt, desgleichen wird ihre Finanzverwaltung gerühmt. Bei der Masse der in Karthago zusammenströmenden edlen Metalle ist die Frage, ob sie auch zu Geld geprägt wurden, wol zu bejahen, selbst wenn man nicht Münzen mit punischer Schrift gefunden hätte, welche unter karthagischer Herrschaft von sizilischen Städten geschlagen worden sind. Geben uns die alten Schriftsteller auch keine Nachricht über den Umlauf klingenden Geldes in Karthago, so erwähnen sie dagegen ausdrücklich der Münzzeichen, die dort üblich waren. Dieselben, zwar kein Papiergeld, noch Banknoten, bestanden in Lederstücken, welchen durch ein aufgesetztes Siegel ein bestimmter Werth beigelegt war. Es sind dies interessante Erinnerungen an die Finanzpolitik und das öffentliche Kreditsystem im Alterthum. Im vortheilhaften Abschluß von Handelsverträgen sollen die Karthager Meister gewesen sein. Ausführlich erwähnt Livius eines solchen mit Rom eingegangenen. Daher stammen wol die Anklagen der fides punica. Besäßen wir eine Geschichte der Römer aus karthagischen Federn, wer weiß, ob nicht mit besserem Recht von „römischer Treue" die Rede sein könnte?

Die ungleich wichtigste und werthvollste Besitzung der Karthager, zumal nachdem Sizilien verloren gegangen, war Spanien. Auch hier traten sie in die Fußtapfen ihrer Stammväter der Fönizier, welche, wie wir gesehen, an der südwestlichen Küste (Turditanien) blühende Kolonien angelegt hatten. Anfangs beschränkte sich ihre Herrschaft wol nur auf die Hafenstädte, wohin sie von den balearischen Inseln, die sie noch früher okkupirt hatten, gelangt waren. Später drangen sie aber auch in das Innere des Landes und unterwarfen es sich in schweren und langwierigen Kriegen. Die reichen Silbergruben, welche dort bereits die Fönizier

entdeckt und angebaut hatten, waren der mächtige Magnet, welcher auch sie anzog. Daher erklären sich die ungeheuren Anstrengungen, welche Karthago in dem Kampf mit Rom entwickelte, aus Spanien bezog es die kräftigste Mannschaft und die ergiebige Ausbeute aus den Bergwerken gab die Mittel, die zahlreichen Heere zu besolden, womit es damals auftrat. Im Uebrigen regierte es mit derselben Härte, wie seiner Zeit schon die Fönizier und vernachlässigte jede andere Kultur des reichen Landes. Neue Kolonien gründeten die Karthager mehr in dem südöstlichen Theil, dem heutigen Katalonien, im Südwesten fanden sie bereits die zahlreichen Niederlassungen der Fönizier (Tartessus), über welche sie indeß allem Anschein nach, weniger eine unbeschränkte Herrschaft, als vielmehr nur Schutzherrlichkeit und Oberhoheit übten. Jedenfalls wurde Gades ihre feste Station für die atlantischen Fahrten.

Außerhalb der Meerenge von Gibraltar übernahmen die Karthager den gesammten fönizischen Handel, und vermehrten und belebten ihn. Daß sie aber ihre Entdeckungen weiter ausgedehnt haben, läßt sich kaum beweisen. Hannos und Himilkos Reisen (360 v. Chr.), jene an der Westküste Afrikas, diese an der Westküste Europas gehen nicht einmal so weit, als die der fönizischen Vorfahren. Ihr Interesse ist jedoch darum größer, weil uns durch eine griechische Uebersetzung die Originalberichte erhalten worden sind. Vollständig besitzen wir noch die „Schiffsreise (Periplus) des Hanno." Derselbe wurde mit einer Flotte von 60 Schiffen und einer Ladung von 30000 Männern und Frauen mit dem besondern Auftrag ausgeschickt, neue Kolonien an der Westküste Afrikas anzulegen und möglichst weit gen Süden vorzudringen. Die Beschreibung der Reise beginnt mit dem Tage, wo sie die Säulen des Herkules verlassen, denn bis dahin waren es bekannte Gegenden. Nachdem sie längs der Küste fahrend Thymiaterium (Mamora) das Vorgebirg Solon (Cap Cantin) und den Fluß Lixus (St. Cyprian) passirt

hatten, kamen sie nach der Insel Cerne (Arguin) mit der Stadt gleiches Namens, die südlichste Kolonie der Fönizier. Darüber hinaus war Entdeckung, so weit dieselbe nicht schon den Föniziern bei ihrer Umschiffung Afrikas zukommt. Hanno erwähnt die Flüsse Chretes und Krokodilfluß (St. John und Senegal), das Vorgebirge Arsinarium (das grüne Vorgebirge), Thymiamata, das Land der Wolgerüche (Senegambien), Westhorn (Bucht von Bisser) und als letzten Punkt Südhorn; wahrscheinlich Shobro oberhalb Sierra Leone unter dem siebenten Grad nördlicher Breite. Den Aequator scheint er nicht überschritten zu haben. Daß die als Kolonisten vertheilten 30000 Karthager die Bestimmung zu erfüllen hatten, ihrer Vaterstadt zu Trägern und Vermittlern des atlantischen Handels zu dienen, ist wol als sichre Thatsache anzusehen. Ganz besonders wurden ihre Niederlassungen Zwischenplätze für die Schiffahrt nach Madera und den kanarischen Inseln, welche von den Karthagern mit Eifer ausgebeutet, und wie Diodor sagt, argwöhnisch als eine Zuflucht in der Noth gehütet wurden.

Zugleich mit Hanno, aber in entgegengesetzter Richtung nach Norden steuerte Himilko, um die Westküsten Europas zu bereisen. Auch von ihm wurde eine Beschreibung abgefaßt, deren Original leider verloren gegangen und nur in sehr verstümmelten Bruchstücken eines griechischen Gedichts des Festus Avienus auf uns gekommen ist. Der hauptsächliche Zweck der Reise scheint auf England gerichtet gewesen zu sein, welches unter dem Namen „Zinninsel"*) aufgeführt wird. Zinn war im Alterthum ein sehr geschätztes Metall, es wurde zu Gußarbeiten aller Art verwendet und bildete den wichtigsten Importartikel für den Handel von Gades. Wie weit überhaupt die Karthager nordwärts gedrungen sind, verliert sich in

*) Später unter der römischen Herrschaft unterschied man die Zinninseln — Kassiteriden — von dem englischen Festland und bezeichnete darunter die heutigen Sorlingen.

Hypothesen, ohne Zweifel treten sie auch hier in die bereits gebahnten Wege der Fönizier, obgleich dieselben als kühne und abenteuerliche Seefahrer unübertroffen dastehen.

Landhandel führte Karthago mittelst Karawanen auf den bei den Egyptern schon angegebnen Straßen direkt von seinem Gebiet aus in das Innere von Afrika. Allen Anzeichen nach hatte es jenseits der großen Wüste in der Gegend des heutigen Tombuktu eine Niederlassung, wohin auch die Ueberreste des von dem Schwerdt und Feuer verschonten Volkes geflüchtet sein mögen. Noch ist hier unsern Gelehrten und Reisenden ein fruchtbares Feld für ethnologische Forschungen offen. Wo das alte Karthago stand und längs der ganzen Nordküste Afrikas bis zur Wüste hat die arabische Race Besitz von dem Land ergriffen. Jenseits der Sahara beginnen die Negervölker. Dazwischen aber und an den Gränzen dieser Gebiete wohnt ein dritter Stamm, die eigentlichen Eingebornen und aller Wahrscheinlichkeit nach die Nachkommen aus der fönizischen und karthagischen Periode des Welttheils. Ueber ihn sind unsre Kenntnisse noch sehr mangelhaft.

Mit dem Untergang Karthagos (146 v. Chr.) schließt ein guter Theil der alten Handelsgeschichte, denn Alexandrien wirkte nur nach dem Osten und Süden. Rom hatte keinen Sinn und Geschmack für Handel und Schiffahrt, rein erobernd und militärisch verwaltend schätzte es jene friedlichen Beschäftigungen des Erwerbs und der langsam schaffenden Thätigkeit gering, die Centralisirung vereinigte wol in der Hauptstadt alle Produkte der Provinzen, allein es fehlte der wolthätige Umtausch der Güter und die auf Erhebung des Handels als Zweck gerichtete Politik. Nicht nur hörten alle Entdeckungsreisen auf, sondern kamen auch bereits entdeckte Länder wieder in Vergessenheit, und erst die Araber brachten dem Südwesten Europas und dem Nordwesten Afrikas seine alte Handelsblüthe zurück.

Die Griechen.

Indem wir die alte Handelsgeschichte nach ihren vorzüglichen Vertretern eintheilen, dürfen wir die Griechen nicht in der politischen Beschränkung auf ihre Kleinstaaten, sondern in der Abstammung und Ausdehnung betrachten, womit sie sich weit über ihr ursprüngliches Stamm- und Vaterland verbreitet haben. Es gehören also hieher zunächst Hellas, Thessalien, Peloponnes und die Inseln des Archipels, sodann aber auch Kleinasien, Unteritalien (Großgriechenland), Sizilien und die zahlreichen Kolonien an der Küste des schwarzen und mittelländischen Meeres. Reine Urbewohner ihres Bodens sind auch die Griechen nicht. Große Massen wanderten aus Kleinasien ein (Pelops und Deukalion, 1900—1600 v. Chr.), sodann auch aus Fönizien über Kreta (Cecrops und Kadmus). Daher ohne Zweifel ihre Stammeseintheilung in Aeolier, Dorier, Jonier und Achäer. Doch steigt der Name Hellenen als Gesammtausdruck der Nation bis 1000 v. Chr.

Der Nachbarschaft und frühen Verbindung mit Fönizien verdankt auch Griechenland Handel und Schiffahrt. Was ist der Argonautenzug und die Beute des goldnen Vließes (1300 v. Chr.) anders als eine Handelsunternehmung nach den vermeintlichen Goldgruben von Kolchis, welche im Geist der Vorzeit einen kriegerischen Charakter annehmen mußte und von den Dichtern, ähnlich, wie es mit nordländischen Zügen geschah, in den Sagenkreis versetzt und in einem heroischen Epos verherrlicht wurde? Fönizier machten die Schiff- und Steuerleute der Argo, welche aus einer Eiche des heiligen Haines von Dodona gezimmert und mit einer langen Ruderbank versehen war.

Das von drei Seiten vom Meer umfloßne und buchtenreiche Festland und die zahlreichen rings umherliegenden Inseln mußten die Griechen frühzeitig zu Seefahrern heranbilden. Die Flotte,

welche Agamemnon vor Troja führte (1200 v. Chr.) bestand aus 1200 Schiffen zu 150 bis 50 Mann, hatte jedoch weder Anker noch Verdeck. Nach und nach schritt man vorwärts, allein zu einer Vollkommenheit im Schiffsbau wie die Fönizier haben es die Griechen nie gebracht. Es scheint, daß sie sogar dort bauen oder wenigstens fönizische Schiffsmeister zur Einrichtung ihrer Werften kommen ließen. Vorzugsweise Sorgfalt wurde von Athen der Kriegsmarine gewidmet, deren Triumfe über die persische Weltmacht (480 v. Chr.) zu den glänzendsten Waffenthaten des Alterthums gehören. Perikles brachte sie auf ihren Höhepunkt und die Expedition des Alzibiades nach Sizilien (409 v. Chr.) war die größte, welche zeither eine Stadt des Alterthums ausgerüstet hatte. Der unglückliche Ausgang des peloponnesischen Krieges schwächte die Seemacht Athens und sie ging ganz zu Grund unter der mazedonischen Herrschaft (320 v. Chr.).

Bei dem Höhepunkt, welchen die griechische Kultur eingenommen und dem Reichthum der Litteratur, wie sie sich zur Erscheinung gebracht hat, mußten natürlich auch die praktischen Wissenschaften ihren Platz erhalten. Doch ist derselbe auffallend beschränkt im Vergleich zu dem Raum, welchen die schönen Wissenschaften, die Philosophie und Rhetorik einnehmen. Ihre großen Geschichtschreiber behandeln vornemlich die reine Staatspolitik; Kriege, Friedensverträge und Parteiumtriebe, weder Thuzydides noch Xenofon geben eine irgend zusammenhängende Darstellung der Handels- und Gewerbsverhältnisse ihrer Zeit. Selbst der zahlreichen Kolonien, welche Griechenland aussendet, wird gewöhnlich nur unter dem politischen Gesichtspunkt gedacht. Was ihre Forschungen und Beschreibungen in der Erdkunde betrifft, so ist derselben mit gebürender Anerkennung in der Uebersicht zu diesem Abschnitt gedacht worden. In Sachen der eigentlichen Handelsgeschichte aber sind die Nachrichten nur sehr spärlich und zerstreut und wenn man den Namen der Na-

tionalökonomie und Handelspolitik schon auf jene Zeiten anwenden will, so ist eben des einzigen Namens Aristoteles zu gedenken. Allein wie dem auch sei, immer bleibt die griechische Litteratur auf diesem Feld nicht minder, als auf andern der römischen überlegen und bietet unter den auf uns gekommenen Quellen des Alterthums noch die reichste Ausbeute.

Die Vielseitigkeit und Beweglichkeit des griechischen Genius gab sich auch im Handelswesen kund. Zersplittert in zahlreiche, an Umfang des Gebietes meist kleine Stadtgemeinden, in häufige Fehden mit einander verwickelt, umschlang doch alle das gemeinschaftliche Band hellenischer Volksthümlichkeit: dem regen Wetteifer, womit sie sich gegenseitig zu überbieten suchten, entblühten die herrlichsten Blätter unsrer Kulturgeschichte. Sie waren weniger praktische und unternehmende Kaufleute, wie die Fönizier, persönliches Interesse war nicht die einzige Triebfeder ihres Handels, sie wußten, wie überall, auch hier einer höheren, allgemeinen Idee zu dienen. Auf dem Schiff, welches eine Kolonie nach fernen Küsten trug, befand sich mit dem Kaufmann zugleich der Gelehrte, der Dichter, der Staatsmann, und der Gewinn ihrer Niederlassungen war nicht nur ein spezieller für das Vaterland, sondern zugleich ein allgemeiner für die Menschheit.

Für die Fortbildung der Kultur, beschränkt auf einen verhältnißmäßig kleinern Raum ist der Binnenverkehr, welchen die Griechen unter einander betrieben, der ungleich wichtigste und interessanteste im Alterthum und das bewegte lebensvolle Bild, das damals die südöstliche Hälfte des Mittelmeers zwischen den Gestaden Kleinasiens und Griechenlands und inmitten der zahllose Inselarchipel darboten, ist in seiner Art einzig und ohne Wiederholung geblieben.

Die Handelsgeschichte der Griechen hängt auf das Engste mit ihrer politischen Verfassungsgeschichte zusammen. Freilich ist anzuerkennen, daß wir darüber weit vollständiger und genauer unterrich-

tet sind, als bei andren Völkern, zu deren Kenntniß uns weder einheimische noch so reichhaltige Quellen zu Gebot stehen, als hier; dessenungeachtet dürfen wir die Griechen in der Staatskunde und Regierungspolitik als die Meister aller Völker und Zeiten ansehen, welche in den Grundsätzen sogar noch unsre Gegenwart beherrschen. Es gibt keine Verfassungsform, die sie nicht in den mannigfaltigsten Abstufungen, von der unbeschränkten Alleinherrschaft bis zur freiesten Volksherrschaft ausgebildet hätten. Natürlich konnte sich der Handel diesen bestimmenden Einflüssen unmöglich entziehen und wir sehen daher an vielen Stellen die Gesetzgebung thätig in seine Sphäre eingreifen. Den weisen Vorschriften eines Solon verdankte Athen nicht den kleinsten Theil seiner maritimen und kommerziellen Blüthe und die Einführung eines geordneten Münzwesens, Maßes und Gewichtes war eine lohnende Aufgabe für den scharfdenkenden und erfinderischen Geist des Volkes. Derselbe suchte, wie in den abstrakten und intellektuellen, so auch in den konkreten und materiellen Fragen Praxis und Theorie harmonisch zu verbinden und durch die wechselnde Außenseite der Dinge auf den innern unveränderlichen Kern zu dringen. Die Römer haben auch hier nur von den Griechen geschöpft, ihre Bestimmungen über Assekuranz, Bodmerei, Befrachtung u. s. w. gehören Athen zu und die rhodischen Seegesetze sind bis in das Mittelalter der allgemeine Seecodex geblieben.

Die allgemeine Regel, daß nur mit politischer Freiheit blühender Handel verträglich ist, bestätigt auch Griechenland in vollem Maße. Gerade in der Mannigfaltigkeit seiner Verfassungen bietet es die treffendsten Vergleiche. Weder unter der absoluten Monarchie, deren Habsucht und Willkür durch Verbot und Gebot in die Sicherheit und Ordnung eingriff, noch unter der Aristokratie, welche ihn gering und unter ihrer Würde schätzte, sondern unter einer gemäßigten Demokratie, wie sie Athen, Korinth und die klein-

asiatischen Kolonien besaßen, sind die glänzenden Annalen des griechischen Handels verzeichnet. Sparta mit seiner einseitigen politischen Abgeschlossenheit und Entbehrung ist für eine Handelsgeschichte so gut, wie nicht existirend, und der dritte in der Hegemonie konkurrirende Staat, Theben, behauptete sie zu kurz, als daß er Athen den handelspolitischen Vorrang rauben konnte, selbst wenn er dazu die Mittel und Kräfte besessen hätte. So ist es Athen mit seinem Gebiet Attika und der angränzende Isthmus von Korinth, wo sich der Hauptverkehr des griechischen Festlandes konzentrirt und vorzugsweise Beachtung verdient.

Der unbedingt wichtigste Zweig des Handels von Athen war Getreide, zunächst für den eignen Bedarf, denn Attikas Boden brachte auch damals nicht viel mehr hervor, als heutzutage. Zwar bestand ein Verbot der Wiederausfuhr, doch scheint bei reichlichen Zufuhren im Wege des Zwischenhandels auch Manches an die andern bedürftigen Provinzen der Halbinsel abgegeben worden zu sein. Der jährliche Verbrauch von Korn betrug für Athen allein zwei und eine halbe Million Metzen, und wie in unsrer Zeit, so gaben schon vor 2200 Jahren die Länder des schwarzen Meeres, insbesondre der taurische Chersonesus (Krimm) eine unerschöpfliche Ausbeute. Der Handel mit Getreide war in Athen Regierungssache, man verkaufte dasselbe entweder zu dem niedersten Betrag oder vertheilte es unentgeldlich. Die Zufuhren geschahen in großem Maßstab, in hunderten von Schiffen und unter Geleit eines Theils der Kriegsflotte. Das Vorgebirge Sunium wurde, um für Nothfälle als Zufluchtsort und zur Vertheidigung zu dienen, befestigt.

Die zunächst durch das Getreidegeschäft benöthigte Anschaffung von Fahrzeugen, gab den Athenern natürlichen Anlaß, sie auch für andre Handelszweige zu beschäftigen. Allein es scheint, daß dieselben sich nur auf die Küsten Griechenlands und Kleinasiens, so wie auf die Inseln des Archipels beschränkten. Eigentliche

Entdeckungsreisen haben die Griechen (die Fahrt des Massiliers Pytheas ausgenommen) nie gemacht, und wenn sie auch Handel und Industrie ungleich höher schätzten und besser zu nützen verstanden, als die Römer, so stehen sie in der Gesammtheit genommen doch als praktische Kaufleute und große Spekulanten im Welthandel gegen die Fönizier und Karthager zurück.

Noch ist mit Auszeichnung Korinths zu gedenken. Hier war der Handel fast allgemeiner und mannigfaltiger als in Athen. Die Aus- und Einfuhren hatten daselbst ihren Mittelpunkt und die athenienſischen Schiffe waren außer der Zeit der Getreidezufuhren vornemlich für korinthische Rechnung beschäftigt. Die Lage der Stadt zwischen zwei Meerbusen auf schmaler Landenge mit drei Häfen ausgerüstet, konnte nicht günstiger gedacht werden. Nach und nach hatten sich Reichthümer in ihr gesammelt, welche sie in den Stand setzten, mit großen Mitteln zu arbeiten. Zugleich schlug die Industrie ihren Sitz dort auf und Korinth wurde die Hauptfabrikstadt Griechenlands. Großen Ruf erlangten zumal ihre Luxusartikel, Schmucksachen, Schnitzwerke, Gefäße aus Bronze oder, wie es damals hieß „korinthischem Erz", Mosaiken und andre Kunstgegenstände. Die barbarische Zerstörung der Stadt durch die Römer (146 v. Chr.) hat die Nachwelt um manche herrlichen Schätze des Alterthums gebracht.

Was von den zahlreichen Inseln des Archipels nicht zu gleicher Zeit mit der griechischen Einwandrung in das Festland besetzt wurde, erhielt bald darauf von daher seine neuen Bewohner, welche die früheren Kolonisten, meist Fönizier und Karier allmälig verdrängten oder in sich aufnahmen.

Im jonischen Meer war Korcyra (Korfu) von Korinth abhängig und diesem zumal in Rhederei und Schiffsbau dienstbar. Euböa (Negroponte) gehörte zu Athen und sein fruchtbarer Boden lieferte aus der Nähe die nöthigsten Lebensmittel. Viele andre In-

seln bildeten ein selbständiges Staatswesen und standen in der Regel zu Sparta oder Athen in freiem Vertragsbündniß. Die kleinern dem Festland näher gelegnen lieferten ein treffliches Kontingent für die Flotte. Von den größern sind hervorzuheben Cypern, Creta und Rhodus. Die mannigfachen und ausgezeichneten Produkte dieser Inseln, so wie ihre geräumigen und sichern Häfen machten sie um so mehr zu Stapel- und Stationsplätzen, als sich der Handel der alten Welt hauptsächlich innerhalb des Mittelmeers und dessen Dependenzien bewegte. Von Cypern war schon bei den Föniziern die Rede. Rhodus verdient besondre Erwähnung durch verschiedne Schiffahrtsgesetze, welche dort entstanden und nach und nach ein allgemein gültiges Seerecht wurden. Creta aber mißbrauchte seine Schiffahrtskunde und Seetüchtigkeit zumal nach dem Fall Karthagos und Korinths zu einer Freibeuterei, welche die umliegenden Gewässer dergestalt unsicher machte und allen Verkehr unterbrach, daß Pompejus die größte Macht aufbieten mußte, um sie zu unterwerfen.

Worin aber eine Geschichte des Handels der Griechen vorzugsweise zu gedenken hat, das ist in der zahlreichen Aussendung und Gründung von Kolonien. Darin stehen sie den Föniziern und Karthagern allerwenigstens gleich, nur daß diese ihre Ausbreitung mehr nach Westen, jene mehr nach Osten vornahmen.

Es wirkten verschiedenartige Umstände zusammen, welche die zahlreichen Auswandrungen der Griechen veranlaßten, bald verheerende Kriege unter den benachbarten Staaten, bald einheimische Revolutionen und Parteikämpfe. Oft blieb den Besiegten keine andre Rettung als die Flucht in das Ausland, diese gingen aus Unmuth andre als Verbannte. Nicht selten wurde die Gründung von Kolonien durch die Regierung selbst ausdrücklich beschlossen, manchmal mit besonderm Hinblick auf die Interessen des Handels, häufiger aber aus politischen Gründen zur Vermehrung der Macht,

zur Entfernung einer überflüssigen Volksmasse, zur Ableitung drohender Gährungsstoffe.

Wie Griechenland aus Kleinasien, welches schon in den frühesten bis zur Sage aufsteigenden Zeiten (1600 v. Chr.) ein Tummelplatz verschiedner Stämme war, bevölkert wurde (Pelops, 1400 v. Chr.) so erwiederte es um etwa ein Jahrtausend später diese Einwandrung durch zahlreiche Kolonien, welche es nach dem alten Stammlande zurücksendete. Die Niederlassungen der Griechen an den kleinasiatischen Küsten vermehrten sich so schnell und blühten zu solcher Macht auf, daß sie nicht nur die der Gründung nach fönizischen Kolonien nach und nach ganz in sich aufnahmen, sondern auch die fönizische Konkurrenz aus den griechischen Meeren entfernten. Sie vereinigten den Zwischenhandel aller drei Welttheile; spanisches Silber und preußischer Bernstein kam auf ihren Märkten in Umtausch gegen indische Gewürze und arabischen Weihrauch. Mit Ausnahme Indiens, welches indeß vom Schauplatz der Begebenheiten zu abseits lag, gab es in der alten Welt kaum ein zweites Land, wo sich alle natürlichen Elemente von Klima, Fruchtbarkeit und Bodenbeschaffenheit so innig vereinigten, um unterstützt von der Thätigkeit und Intelligenz der Menschen, den damaligen Höhepunkt der Kultur zu erreichen, als Kleinasien. Bis auf den heutigen Tag ist ihm eine gleiche Glanzperiode nicht wiedergekehrt.

Gemäß der Stammeintheilung im Mutterland, bildeten sich auch in Kleinasien unter den griechischen Pflanzstädten, je nachdem sie gegründet worden waren, drei Bundesfreistaaten, der äolische, dorische und jonische. Letztrer wurde der reichste, mächtigste und gebildetste von allen und wirkte selbst nach der Heimath zurück, wo jonische Sitte und Sprache als Muster galten. Die bedeutendsten Städte des jonischen Bundes waren Milet, Phokäa, Ephesus und Kolophon. Die beiden erstern kamen in Sinken bereits zu der Perserzeit, diese; blühten noch länger unter römischer Herrschaft fort.

Milet gehörte zu den größten Städten der alten Welt und trieb nach Tyrus den meisten Handel, vorzugsweise auf dem schwarzen Meer (Pontus Euxinus), an dessen Küsten es 300 Städte gegründet haben soll und dann nicht minder zu Land in das Innere von Asien. Auch seine Weberei (milesischen Gewänder) waren weit und breit berühmt. Die Kolophonier werden als vortreffliche Seeleute gerühmt und ihre Flotte hatte einen gefürchteten Namen. Phozäa handelte bis in das westliche Mittelmeer und über die Säulen des Herkules hinaus, wo es zumal nordwärts in Konkurrenz selbst mit den Karthagern trat. Es unterhielt diesen Handel hauptsächlich durch seine in Italien, Gallien und Korsika angelegten Kolonien. Als die Persermacht unter Cyrus ganz Kleinasien überschwemmte, verließ der größre Theil der Phozäer die Vaterstadt, bestiegen auf gut Glück ihre Schiffe und gelangten nach mannigfachen Abenteuern an die südliche Küste Galliens, wo sie landeten und Massilia gründeten (560 v. Chr.). Dasselbe überflügelte bald das Mutterland und erhob sich besonders nach dem Fall Karthagos. Seine Schiffe wagten sich auf weite Fahrten, Pytheas z. B. unternahm (340 v. Chr.) eine solche bis zum Cap Vincent. Von da schiffte er nach Brittanien und landete an der südöstlichen Spitze von Cantium. Auch scheint es, daß er noch weiter nordwärts gedrungen sei, als Himilko. In den Fragmenten, welche von der Reise noch vorhanden sind, ist die Rede von „geronnenem Meer" von „langen Tagen" von „Thule" und andren Bezeichnungen des Nordens. Daß er des Bernsteins wegen in die Ostsee gekommen, ist nicht wahrscheinlich, denn jenes Produkt wurde damals auch an den Küsten der Nordsee gefischt. *) Dagegen wird Pytheas wol zuerst deutsche Gegen-

*) Ueber den Bernsteinhandel sind die Nachrichten des Alterthums sehr schwankend und widersprechend. So z. B. bezogen die alten Ligurier und Etrusker das Produkt von den Mündungen des Po, den daher auch die griechischen Sagen als den „Bernsteinfluß" bezeichnen. Jedenfalls geht daraus so viel hervor, daß

den besucht haben. Interessant sind seine Bemerkungen über Ebbe und Fluth, die er dem Mond zuschreibt, seine Ansichten über eine westliche Fahrt nach Indien, und seine astronomischen Beobachtungen aus Anlaß der langen Tage und kurzen Nächte während des Sommers in den Polarländern.

Massilia gehört zu den wenigen Kolonien des Alterthums, welche ebenso vom Glück als durch ihre vortheilhafte Lage begünstigt, durch alle Wechselfälle der Jahrhunderte bis auf den heutigen Tag ihre kommerzielle Bedeutung und Blüthe erhalten haben. Die Niederlassung der Griechen in Gallien machte daselbst den Oelbaum und Weinstock heimisch.

Noch gehörten zum jonischen Bund verschiedne längs der Küste Kleinasiens gelegne Inseln, wovon Samos und Chios die größten waren. Die außerordentliche Fruchtbarkeit derselben in Oel, Wein, Südfrüchten und Seide gestattete einen lohnenden Ausfuhrhandel und für die Schiffahrt gewährten die Inseln sichre Stationen und tüchtige Seeleute.

Im äolischen Bunde zeichnete sich Mytilene, Kumä und vor Allen Smyrna aus, mit Marseille und Cadix die älteste der noch bestehenden Handelsstädte der Welt.

Die griechischen Kolonien lagen längs der Meeresküste Kleinasiens, meist nur von einem kleinen Gebiet umgeben. Im Innern des Landes gab es eigne Reiche, Phrygien, Karien, Lydien, welche zum großen Theil von den Persern unterworfen und in Satrapien eingetheilt worden waren. Die lydische Satrapie war die reichste und seine Hauptstadt Sardes der erste Stapelplatz des Binnenhan-

der Bernstein nicht nur zu Wasser durch Fönizier, Karthager und Massilier am Ort seiner Erzeugung geholt, sondern daß er auch zu Land von der Ost- oder Nordsee her mitten durch die germanischen Länder gebracht wurde. Die griechischen Kolonien am schwarzen Meer werden ihn über Pannonien und die Donau hinab erhalten haben.

dels. Von da aus wurden die asiatischen Waren, die für Europa bestimmt waren, nach den Seeplätzen vermittelt. Sardes galt auch als Hauptmarkt des Sklavenhandels und der Ruhm seiner Fabriken, zumal in kleinen Luxusartikeln und Spielwaren, war weit verbreitet. Aus dem Sand des Flusses Paktolus wurde eine nicht unbedeutende Quantität Gold gewonnen, und man hält daher auch die Lydier für Erfinder des gemünzten Geldes. Phrygien sah sich durch seine fruchtbaren Ebenen und Weiden vorzüglich auf Ackerbau und Viehzucht verwiesen. Die Wolle seiner schwarzen Schafe, Angoraziegen und Seidenhasen war ein gesuchter und theuer bezahlter Rohstoff für die feineren Kleidungsstücke der Alten. Die Hauptstadt Celänä lag an der großen Straße nach Babylon und Persepolis und hier begegneten sich oft die Karawanen und fanden die Umladungen statt. Die Karawanenstraße begann in Milet und führte über Sardes und Celänä durch Cilicien, Armenien über den Eufrat und Tigris nach Susa. Herodot beschreibt dieselbe ausführlich. Sie war ohne Zweifel die sicherste, best gebaute und besuchteste, da sie zugleich als Militärstraße diente, auf der sich zahlreiche Etappen und feste Lager fanden. Noch heute wird sie häufig von den Karawanen benutzt, welche von Smyrna nach Ispahan gehen. Beim Fluß Tigris theilte sich die Straße, die eine ging südwärts nach dem persischen Meerbusen, die andre ostwärts in das Innere von Asien über Ekbatana, die kaspischen Pässe, Alexandrien in Ariis (Herat) nach Ortospana. Daselbst trennte sie sich wieder in zwei Arme, der eine südliche ging über das Gebirge an den Indus und längs des Flusses bis zu seinen Mündungen, der nördliche zog sich über das Gebirge Paropamisus (Kabul und die kleine Bucharei) nach dem sogenannten steinernen Thurm (Thron Salomons), dessen wir bereits in der allgemeinen Uebersicht gedachten, und der noch heutzutage den chinesischen Karawanen als Station dient. Ueberhaupt ist diese Stetig-

keit der asiatischen Handelswege beachtenswerth. Man findet Karawansereien, die sich aus dem grauesten Alterthum bis auf unsre Tage auf ein und demselben Platz erhalten haben.

Die griechischen Kolonien Kleinasiens hatten sich dem Kampf des Mutterlandes gegen die Perser eifrig angeschlossen und ihre Unabhängigkeit zu erhalten gewußt. Sie verloren indeß dieselbe (387 v. Chr.) durch den schimpflichen Antalzidischen Frieden, der sie den Persern auf kurze Zeit unterwarf, bis sie mit dem Sturz derselben an Mazedonien fielen und von da an die wechselvollen Schicksale theilten, welche die Trümmer des mazedonischen Reiches so lange erfuhren, bis sie sämmtlich unter die römische Weltherrschaft geriethen. Diese politischen Unruhen und zuletzt der Verlust ihrer Selbständigkeit wirkte nachtheilig auf ihren Handel ein, welcher, wenn er auch bei einzelnen Städten fortdauerte, doch nie wieder zu der alten Blüthe emporstieg.

Schon oben war die Rede, daß Griechenland den großen Theil seines Getreidebedarfs aus dem schwarzen Meer bezogen und zu diesem Zweck eine eigne Flotte unterhalten habe. Was lag natürlicher zur Hand, als daß der Wandersinn des Volkes auch dorthin sein Augenmerk richtete und in kurzer Zeit der ganze Küstenstrich Kleinasiens vom Kaukasus an bis herab zur Propontis und dem Hellespont mit griechischen Pflanzstädten besäet war. Unter den vielen Namen leuchtete Sinope, Lampsakus und vornemlich Byzanz hervor, das in spätrer Zeit eine so glänzende Rolle spielen sollte. Seine Anlage an der Schwelle zweier Welttheile ist ein preiswürdiges Denkmal des feinen Handelsgeistes und staatsmännischen Blickes, welche die griechische Politik leiteten. Der Verkehr Europas mit Asien über das schwarze Meer war damals ungleich belebter und umfassender, als in unsrer Zeit, die erst seit den letzten Dezennien einige Thätigkeit auf dem so lang vernachlässigten Schauplatz zu entwickeln anfängt. Unter den byzantinischen Kai-

fern benutzten die Griechen vortheilhaft die alten pontischen Handelswege. Mit den Türken aber sank Alles in Trümmern.

Der Unternehmungsgeist, welcher die griechischen Kolonien gegründet hatte, trieb diese selbst von ihrer neuen Heimath zu immer weitern Expeditionen in die nördlich angränzenden Länder, das heutige Südrußland, die Krimm, Kaukasien, Länder, welche die alte Geschichte unter dem Gattungsnamen Szythien begreift. Es ist hier zu erwähnen der Handelsstraße, die an der Nordküste des schwarzen Meeres, hauptsächlich von Olbia am Borysthenes (Dnieper) aus durch die Szythenvölker herüber ging in das mittlere Asien an das kaspische Meer und den Aralsee. Dort trennte sich ein Zweig den Oxus aufwärts nach Samarkand und Baktra zum Anschluß an die indisch chinesische Route. Nördlich zogen die griechischen Karawanen längs des asowschen Meeres, über den Don (Tanais) und die Wolga (Rha), überstiegen den Ural und fielen alsdann mit dem Wege zusammen, den noch heutzutage die zwischen Orenburg und Chiwa gehenden russischen Karawanen zu nehmen pflegen. Korn, Pelzwaren, Vieh und Sklaven waren die wichtigsten Handelsartikel im Verkehr mit den Szythen. Doch wird auch Gold erwähnt, was beweist, daß die Karawanen tief in das nordöstliche Asien eindrangen und bereits das Alterthum die Bergwerke Sibiriens gekannt und benutzt hat. Schon in dieser Zeit einen direkten griechischen Handel nach der Ostsee anzunehmen, wie Einige auf Grund dort ausgegrabner griechischer Münzen thun, scheint denn doch etwas zu gewagt. Doch wurden die Griechen durch ihre Kolonien am Pontus Euxinus und dem See Mäotis ebenso die Vermittler für den äußersten nordöstlichen, als durch Massilia für den äußersten nordwestlichen Handel.

Waren bei den Niederlassungen am schwarzen Meer die Handelstendenzen vorherrschend, so vereinigte mit denselben die Kolonisirung Unteritaliens und Siziliens zugleich Zwecke der Staats-

und Eroberungspolitik. Der griechischen Kultur, welche da tiefe Wurzeln trieb, konnte selbst die römische Weltherrschaft nicht entgehen und was in Italien von den Künsten und Gewerben des Friedens sich in den Bedrängnissen des Krieges erhielt, ist dorthin als auf seinen Ursprung zurückzuführen.

Die Urgeschichte der Insel Sizilien ist Sage. Das von der Natur mit den mannigfachsten Erzeugnissen gesegnete Land mußte einen mächtigen Reiz auf Einwandrungen ausüben, zumal in einer Zeit, wo die Völker sich erst ihre festen Wohnsitze suchten (1000 v. Chr.). Diese Einwandrungen beginnen auch sehr frühzeitig zuerst von Fönizien herüber, sodann aus Griechenland und zwar hauptsächlich aus den Staaten des Peloponnes, später aus Karthago. Die älteste Pflanzstadt der Griechen auf Sizilien war Zankle, nachher Messina, die mächtigste aber das von dem Korinther Archias gegründete Syrakus (731 v. Chr.). Ihr Name füllt einige der glänzendsten Blätter der alten Geschichte, und der Widerstand, welchen sie den mit Rom um die Weltherrschaft ringenden Karthagern entgegensetzte, indem sie diese an der völligen Unterwerfung der Insel hinderte, gab den Ausschlag zu dem Sieg Roms. Als Handelsstadt vereinigte Syrakus die Aus- und Einfuhr der in jenen Zeiten bei Weitem fruchtbareren, besser angebauten und mehr bevölkerten Insel, als dermalen, und blieb bis in die späte Zeit der römischen Kaiser der wichtigste Hafen für das Getreidegeschäft. Kornkammer Roms und deliciae generis humani heißt Sizilien bei den klassischen Schriftstellern.

Auch auf dem italiänischen Festland begegnen wir zahlreichen Niederlassungen der Griechen. Ganz Unteritalien war beinahe nichts anders, als eine griechische Kolonie, und rechtfertigt daher vollkommen seinen Namen als Groß-Griechenland. Die ersten Ansiedler kamen schon zu den Zeiten des trojanischen Kriegs (1100 v. Chr.). Argiver gründeten Kanusium und Beneventum.

Etwas später folgen Kumä, die Mutterstadt von Parthenope (Neapel), Sybaris, Kroton, Tarent, Rhegium und viele andre. Das Land stand jedoch bereits in einer gewissen Kulturperiode, als es die Griechen besetzten. Die Etrusker, unstreitig die frühesten Einwandrer in die appeninische Halbinsel, pelasgischen Ursprungs, hatten, obgleich der Sitz ihrer Herrschaft mehr Ober- und Mittelitalien war, doch einzelne Züge auch nach Unteritalien entsendet, und damit jene Bildung, deren sie das Alterthum rühmt, dahin verbreitet. Die etrurische Kultur fällt mit der fönizischen nicht nur in der Zeit, sondern auch im Geist und Charakter vielfach zusammen. Jedenfalls kannten sie früher als die Griechen die Grundsätze einer freien Verfassung, besaßen früher eine rechtliche und humane Gesetzgebung und trieben früher Handel und Schiffahrt (häufig allerdings als Seeräuber), mechanische und schöne Künste (die etrurischen Gefäße). Dennoch hat ihre Kultur nie die spätere griechische erreicht. Sie ging vielmehr zurück, als die griechischen Kolonien nach Sizilien und Unteritalien kamen. Auch fiel ihre politische Verfassung und Unabhängigkeit als eine der ersten Beuten der römischen Eroberungssucht.

Obgleich Freistaaten übte doch Syrakus über sämmtliche Kolonien Groß-Griechenlands eine Suprematie aus. Die Bürgerkriege des Mutterlandes finden bei ihnen vollen Nachhall, so daß sie durch diese innern Zwiste ihre Widerstandskraft sehr schwächten und von den Römern ohne große Anstrengung unterjocht wurden. Da die Städte fast sämmtlich an der Küste lagen, so entfremdeten sie sich niemals ganz dem Handel und der Schiffahrt, indeß mögen doch Industrie und schöne Künste die überwiegende Beschäftigung gewesen sein.

Noch ist griechischer Ansiedlungen in Sardinien und Korsika, in Nordafrika (Naukratis und Cyrene) und Spanien (Sagunt) zu gedenken. Erstere wurden angelegt, als sie aus Anlaß der Herr-

schaft auf Sizilien mit den Karthagern Krieg führten und dieselben sogar in Afrika angriffen (480 v. Chr.), letztre gingen von Massilia aus. Die Lage Cyrenes zwischen dem Nil und der großen Syrte, gab den vortheilhaftesten Ausgangspunkt für den afrikanischen Binnenhandel, und wurde in einer späteren Zeit von den Arabern mit Scharfblick wieder erkannt und benutzt. Obgleich ziemlich nahe der Wüste war doch die nähere Umgebung Cyrenes sehr fruchtbar, reich an Getreide, Oel und Wein, desgleichen durch die Weiden seiner aufsteigenden Gebirge trefflich zur Viehzucht geeignet. Von dorther kamen die berühmten Pferde, welche bei den olympischen Spielen so oft den Preis davontrugen. Auch wuchs auf den Abhängen und in den Thälern die im Alterthum so viel gesuchte Pflanze Silphium, die nirgends anders vorkam, und deren Blätter ein Nahrungsmittel für das Vieh, die Stengel für Menschen abgaben, während der Saft der Wurzel als Delikatesse von den Gourmands, so wie auch als Arzneimittel geschätzt wurde. Das Monopol dieses Handels allein erhielt, trotz innerer Unruhen, lange Zeit die Blüthe der Kolonie. Sie ging zurück als sie nach der Theilung des mazedonischen Reiches an Egypten fiel. Auch absorbirte die Eifersucht Karthagos den letzten Rest ihres auswärtigen Handels, wie überhaupt diese gewaltige Rivalin nach und nach auch die übrigen griechischen Kolonien längs der Küste Afrikas von dem Mutterland lostrennte, und in ihre kommerzielle Sphäre einschloß.

So behaupten die Griechen unter den Handelsvölkern der alten Welt einen sehr ausgezeichneten, ehrenvollen Platz. Sie waren zwar nicht die kühnen Seefahrer und Entdecker fremder Länder, wie die Fönizier, noch besaßen sie eine eigentliche Handelspolitik gleich Karthago. Allein im System der Kolonisirung stehen sie keinem der beiden Völker nach und haben für die allgemeine Gesittung des damaligen Menschengeschlechts unstreitig das Höchste geleistet. Die

Pflege der schönen Künste und Wissenschaften breitete sich über die meisten ihrer Pflanzstädte aus und unter den Wissenschaften befanden sich nicht nur Rhetorik, Philosophie und andre Scholastika, sondern auch praktische und reale, wie Astronomie, Mathematik und Erdbeschreibung. Der größte Ingenieur des Alterthums Archimedes, war ein Grieche. Auch auf Egypten hatte die mazedonische Herrschaft die Einflüsse des griechischen Genies übertragen, denn gewiß ist die glänzende Epoche der Ptolemäer denselben näher verwandt, als den eingebornen Ueberliefrungen der Pharaonen. Die Griechen hatten eine, wenn man für das Alterthum den Ausdruck gebrauchen darf, kosmopolitische Sendung und sie haben sie erfüllt. Rom konnte mit den Waffen die Welt sich unterwerfen, aber das geistige Gepräge mußte es selbst von den Griechen entlehnen. Sie verschmähten den Kriegsruhm nicht, aber sie verbanden damit hohen Sinn für den Frieden und dessen die Völker und Länder einigende Geschäfte und Arbeitsweisen. Deshalb wirkten sie mittelbar wie unmittelbar auf Blüthe und Wachsthum von Handel, Industrie und Schiffahrt, und der Verlust ihrer politischen Selbständigkeit kann nebst dem in dieselbe Zeit fallenden Untergang Karthagos als der Punkt betrachtet werden, von wo die alte Handelsgeschichte ihrem Verfall mit raschen Schritten entgegeneilt.

Die Römer.

Diese mächtigste der Nationen des Alterthums, welche Jahrhunderte lang die Welt beherrschte, liefert für eine Geschichte des Handels keine andre Beiträge, als die seines Verfalls. Unter den vielen erhabnen Eigenschaften der Römer sucht man vergebens nach

einer Pflege der Künste und Gewerbe des Friedens, sie waren die tapfersten Krieger und die edelsten Patrioten, feine Staatsmänner und kluge Gesetzgeber, Redner und Gelehrte, da und dort auch nicht unglückliche Epigonen der schönen Wissenschaften Griechenlands, aber sie waren niemals Kaufleute. Ihre Politik war reine Staats- und Eroberungspolitik, sie verstanden keine andre Herrschaft, als durch das Schwerdt. Sie ließen allenfalls andre Nationen durch den Handel reich werden, um sie alsdann mit überlegner Waffengewalt des Gewinnes zu berauben. Nationalökonomie galt ihnen nur als Lehre, Reichthümer zu verzehren, nicht aber zu erzeugen und zu vermehren und ihr ganzes Wesen war so abgekehrt einer friedlichen Entfaltung von Macht, Größe und Wolstand, und alle Mittel und Wege dahin zu gelangen, lagen ihrer Fassungsgabe so fern, daß sie Handel und Wandel, Gewerbwesen und Kaufmannschaft von Herzen verachteten und dieselben als die gemeinsten des römischen Bürgerthums unwürdigen Beschäftigungen Sklaven und Freigelaßnen überließen. Ein eignes Gesetz (lex Flaminia) verbot den Patriziern ausdrücklich, sich mit Handel zu befassen. Einzelne Geschäfte, die man von Senatoren weiß, waren Wucher-, nicht Handelsgeschäfte z. B. die Spekulationen in Häusern und Grundstücken. Die Griechen schätzten die kleinen Professionisten, die Krämer wol auch gering, dafür aber besaßen sie im Großen einen außerordentlichen Handelsgeist, der wie wir gesehn sich vor Allem in ihrer auswärtigen Staatspolitik offenbarte. Die Kolonien, welche Rom aussendete, waren rein militärisch, castra, feste Lagerplätze, tief im Binnenland gelegen, in ihrer Anlage von jedem Gedanken eines Handelsplatzes verlassen. Wir bewundern heutzutage wol in den Trümmern noch die gigantischen Anlagen jener Römerwerke, allein, wie glänzend sie auch die Kunst der Kriegsführung und das Aufgebot außerordentlicher Kräfte dafür darlegen, der besseren Bestimmung irdischer Gewalt und Macht,

möglichst weit Segen und Glück unter den Menschen zu verbreiten, sind sie total verloren gegangen. Es versteht sich von selbst, daß hier nicht der Kleinverkehr noch jener Kramhandel gemeint sein kann, wie er fast bei jedem Volk vorkommt, um die nöthigsten Bedürfnisse des Tages zu vermitteln; hier ist die Rede von jenem Handel, welcher mit seinem Geist die ganze Nation durchdringt, Industrie und Schiffahrt belebt und ein Land durch alle Klassen seiner Bewohner bereichert. Wie großen Umfang und Stoff Rom dem Geschichtschreiber seiner Kriege, seines Staatsregiments, seiner Verfassung, seiner Religion, selbst seiner Litteratur bietet, so schmal ist der Raum gemessen worauf die Geschichte seines Handels zu schreiben.

Von den weiten Eroberungen hat die Erdkunde wenig Nutzen gezogen, im Gegentheil ist dieselbe seit Zerstörung Karthagos zurückgegangen; wurden einzelne Länder des europäischen Kontinents, wie Britanien, Gallien und Germanien bekannter, so geriethen dafür die entfernten, nur dem emsigen Handelsgeist erreichbaren Küsten Afrikas und Asiens mehr und mehr in Vergessenheit. Unter den vielen römischen Schriftstellern findet sich kein einziger Herodot; Strabo, Menippus, Ptolomäus u. A. welche als Quellen der alten Handelsgeschichte in späterer Zeit zu nennen sind, waren Griechen und haben griechisch geschrieben.

Vor Erbauung Roms (754 v. Chr.) war Mittelitalien von den Etruskern bewohnt, einem in Bildung und Kenntniß für damalige Zeiten weit vorgeschrittnen Volk, dessen im vorausgehenden Kapitel bei den Kolonien Groß-Griechenlands gedacht wurde. Sie trieben Handel und Schiffahrt und zeichneten sich durch Gewerbfleiß aus. Die Römer konnten bei ihnen eine Anleitung darin finden, um, nachdem sie sie besiegt, wenigstens die Uebung jener gemeinnützigen Künste des Friedens entweder selbst fortzusetzen oder durch die Unterworfnen fortsetzen zu lassen. Aber Nichts davon geschah.

Sie bekriegten wol die Etrusker, beraubten sie ihrer gesammelten Schätze und zwangen sie zum Militärdienst, um weitre Vortheile der Erwerbung kümmerten sie sich nicht, und ließen Handel und Schiffahrt an Karthago und die griechischen Kolonien übergehen. Der Römer wurde für den Krieg erzogen, derselbe war die einzige Kunst, die er ausbildete, derselbe verschaffte ihm Adel, Ehren, Aemter, Reichthümer. Rom war Militärstaat aus politischem Grundsatz, dessen Konsequenz sich von Gründung der Stadt bis zu ihrem Untergang verfolgen läßt. Neben dem Waffenhandwerk galt nur der Ackerbau als freie Beschäftigung, und selbst dieser wurde schon gegen das Ende der Republik gering geschätzt und vernachlässigt.

Es lassen sich für unsern Zweck drei Perioden in der römischen Geschichte unterscheiden. Die erste von Anfang an bis zum Fall Karthagos (146 v. Chr.), wo Rom seine Herrschaft außer Italien ausdehnte und ihm die Bedeutung des Handels in der Kenntniß von den Ursachen der gewaltigen Macht seines überwundnen Nebenbulers wol lebhaft vor die Augen treten mußte. Allein es sah nicht oder wollte nicht sehen. Die zweite vom Fall Karthagos bis zum Ende der Republik (31 v. Chr.), in welcher sich Rom mit der Beute beinahe aller Völker bereicherte, die dritte von Gründung der Monarchie bis Konstantin und der Verlegung der Residenz nach Konstantinopel (330 n. Chr.). Innerhalb dieser Periode hatte Rom allerdings einen Handel, aber dieser Handel war rein passiv und führte zur Verarmung und zum endlichen Untergang. Wir haben hier nur Weniges mit der zweiten, hauptsächlich mit der dritten Periode zu thun.

Alle jene glänzenden Siege und Eroberungen, wie viel sie auch gepriesen und bewundert wurden, sind für die materielle Wolfahrt der Menschheit als eben so viele Niederlagen zu beklagen, und Rom selbst, obgleich in ihm der Raub der alten Welt zusammenfloß, wußte nur zu verzehren, nicht zu erzeugen. Die Geschichte

kennt außer Spanien kein zweites Beispiel einer gleich national-ökonomischen Unproduktivität.

Mehr als die Barbaren haben die Römer selbst die alte Kultur vernichtet, denn was sie in ihrer Hauptstadt anhäuften, waren die Trofäen so und so viel geplündeter, in ihrem Lebensnerv zerstörter Provinzen. Arm, wie Sallust sagt, ging der Prokonsul in die reiche Provinz und reich verließ er die arme Provinz. Wohin sie kamen, hinterließen sie Ruinen. Karthago und Korinth, die Pflanzstädte in Spanien und Sizilien, am schwarzen Meer und in Kleinasien verschwinden aus der Reihe der Lebendigen, man nimmt ihnen, was äußern Gold- und Silberwerth besitzt, in die unendlich reichre Erbschaft ihrer Handelsgeschäfte und Industriezweige einzutreten, kommt den Siegern nicht in den Sinn. Ausgeraubt und entvölkert versinken diese einst blühenden Sitze menschlicher Kultur in Elend und Armuth, ihre Häfen versanden, ihre Fabriken stehen still, selbst der Ackerbau geht rückwärts, und die fruchtbarsten Länderstriche werden zu Wüsten. Welcher Unterschied zwischen dem Spanien unter den Karthagern und dem Kleinasien unter der Griechen Herrschaft, mit dem Spanien und Kleinasien, als sie Rom unterworfen waren!

Der Verkehr, welcher nach dem Aufhören der politischen Selbständigkeit der verschiedenen Handelsstädte, in der alten Welt fortbestand, verlor ganz und gar seine freie, selbstbestimmende Natur und wurde nicht viel anders als die Entrichtung von Tributen Seitens der unterjochten Länder an das allein herrschende Rom. Da dieses Nichts hervorbrachte, sondern nur verzehrte, so bedurfte es wol bei seiner auf Millionen gestiegnen Bevölkerung der Zufuhren von denjenigen Provinzen, denen schon aus dieser Ursache die Kraft und Fähigkeit zu produziren erhalten bleiben mußte. Jene Zufuhren hatten einen doppelten Zweck, den ersten, das

alltägliche Bedürfniß der Sättigung, den zweiten, den Luxus und die Verschwendung der Reichen und Großen zu befriedigen.

Panem et Circenses, war der Wahlspruch der römischen Politik unter den Kaisern. Die Ruhe und Sicherheit des Staates beruhte auf diesen beiden Worten Brod und Spiele. Das Volk mußte essen und sich unterhalten. Allein um diese in Ermangelung gewinnbringender Arbeitsweisen jedes Einkommens und eignen Vermögens beraubte Masse von vielen Hunderttausenden täglich zu speisen, reichte das durch Bürgerkriege verwüstete und entvölkerte Italien allein nicht aus. Ohne die Beihülfe Siziliens, Egyptens und der Nordküste Afrikas hätte Rom im vollen Sinn des Wortes den Hungertod sterben müssen. Die Nothwendigkeit veranlaßte denn auch die Verwaltung jener Provinzen, dem Ackerbau besondre Aufmerksamkeit zu schenken und die überseeische Entfernung ließ an Transportmittel, Assekuranzen und andre Schiffahrtseinrichtungen denken, worüber zahlreiche Gesetze gegeben und eigne Beamte (aediles cereales) aufgestellt wurden. Allein diese Gesetze waren nichts weniger, als Handelsgesetze, sie waren reine Polizeigesetze, wobei Handel und Schiffahrt nur nebenbei in Frage kamen.

Das von den genannten Provinzen zum Theil als Tribut, zum Theil auch gegen Bezahlung aus dem Staatsschatz eingeführte Getreide wurde von Amtswegen unter das bedürftige Volk vertheilt und diese Vertheilung als eine Pflicht der Regierung schon von früher Zeit her betrachtet. Auch die Spedition geschah Anfangs durch Dazwischenkunft der Behörden, später wurde sie an eine Zunft von Rhedern (navicularii) verpachtet.

Die nachtheiligen Wirkungen dieses Systems offenbarten sich zunächst für den italiänischen Ackerbau selbst. Ohnedies schon in mannigfacher Bedrängniß wurde dem Landmann noch sein natürlicher Markt, der Absatz nach Rom, durch jene künstlichen Zufuhren

aus weiten Ländern entzogen. Auch für letztre war der Gewinn sehr prekär, denn häufig mußten sie die Liefrung als Tribut entrichten. Am meisten aber litt die Stadt Rom selbst, denn nicht allein, daß sie Alles, was nicht Tribut war, in barem Gelde zu zahlen hatte, so versanken seine Bewohner in immer tiefere Armuth und die Last wurde für die Regierung um so größer, je mehr sich aus den umliegenden Provinzen die Menschen nach der Stadt zogen, um da wenigstens Rettung vor dem Hunger zu finden.

Es bedarf wol nicht erst des Beweises, wie wenige oder keine Eigenschaften des Handels die beschriebne Art des römischen Getreidegeschäftes an sich trug. Im Handel wird der Artikel freiwillig von dem Erzeuger verkauft und vom Konsumenten nach dem jeweiligen Marktpreis bezahlt. Davon ist hier nirgends eine Spur, der Handel geschah nicht aus freiwilligem Antrieb, aus Spekulation, oder gegenseitigem Interesse, er geschah aus Nothwendigkeit, in Folge eines Machtgebots und die Gesetze, die ihn regelten, waren eben nur darauf gerichtet, eine kolossale Bevölkrung zu sättigen, und sie damit in Zaum zu halten.

Gegen die Armuth und das Elend der Massen stach der Luxus und Reichthum der vornehmen Klassen grell ab. Bei den ungeheuern Summen von Gold und Silber, welche zumal seit den Erobrungen von Griechenland, Syrien und Egypten in Rom zusammenströmten, erklären sich die unsinnigen Verschwendungen, wovon uns die alten Schriftsteller so vielfach berichten. Da aber in Rom keine Künste und Gewerbe blühten, da die meisten Delikatessen der Tafel, und so viele andre raffinirte Bedürfnisse des Luxus dem Boden Italiens fremd waren, so mußte man nach Außen seine Blicke richten. Hier ergab sich nun für mehre der von Rom unterjochten Länder ein geeignetes Mittel, um dem Sieger einen Theil der geraubten Beute wieder abzunehmen. Eine gewisse Kunstfertigkeit hatte sich doch da und dort noch erhalten und was die Bo-

denerzeugnisse betraf, so waren sie eben nirgends anders zu finden. Dermaßen gelang es Griechenland, Kleinasien, vorzugsweise aber Egypten, einigen Ersatz für die frühern Verluste zu erlangen und auch in ihren Handel Leben zurückzubringen. Alexandrien machte durch den Zwischenverkehr mit den für den römischen Luxus unentbehrlichen Waren aus Indien beträchtliche Gewinne und ist überhaupt die einzige Stadt, welche, durch ihre glückliche Lage begünstigt, von den schwersten Katastrofen sich schnell erholte und eine wenigstens relative Handelsblüthe bis spät hinaus behauptete. *)

Die Hauptartikel der indischen Einfuhr waren Edelsteine, Perlen, Elfenbein und Seidenstoffe (aus Serika), Arabien schickte Rauchwerk und duftende Oele, Aethiopien (das östliche Afrika) Sklaven und wilde Thiere für die Circenses. Von den dem römischen Reich einverleibten Provinzen sind die für die Kornliefrungen auserwählten schon früher erwähnt worden. Aus Kleinasien kamen Früchte, feine Speisen, eingelegte Arbeiten von Schildkröt, aus Egypten Papier und Glas, aus Griechenland Kunstsachen in Stein und Bronze und kleine Galanteriewaren, aus Mauretanien Teppiche, aus Spanien edle Metalle, Wollenstoffe, Wachs und Honig, aus Gallien Weine, Leinwand, Oel, Schlachtvieh, Eisen, aus Britanien Blei- und Zinnwaren, von den Ländern des Pontus Leder und Pelzwerk, aus Deutschland Bernstein u. s. w.

---

*) Es sei erlaubt, hier nachträglich Palmyras zu gedenken. Obgleich seine Gründung bis zu Salomo hinaufreicht, so fiel seine Blüthe doch erst in die Zeiten des römischen Kaiserreichs. Auf einer Oase inmitten der syrischen Wüste gelegen, wußte es einen Theil des indischen Warenzuges an sich zu bringen, welcher auf dem nächsten Wege von den Ufern des Eufrat nach dem Mittelmeer ging. Nach der Macht und dem Reichthum, welche der kleine Freistaat besaß, zu schließen, kann dieser Handel nicht unbedeutend gewesen sein, wenn er auch vielleicht mehr mit Parthien, als Italien stattfand. Die Erobrung und Zerstörung der Stadt durch die Römer machte ihm für immer ein Ende.

Da die Römer nur Käufer waren und weder als importirende Kaufleute oder Kommissionäre, noch als Frachter oder Rheder konkurrirten, da sie ferner in Betracht ihrer Unproduktivität und des fernern Umstandes, daß die Ausfuhr der wenigen inländischen Gegenstände, die sie hatten, wie Wein, Oel, Salz, Eisen verboten war, keine Waren zum Umtausch bieten konnten, sondern den Kaufpreis in Barem zahlen mußten, so läßt sich nicht leicht ein passivrer Handel denken. Da derselbe zugleich mit Wucher verbunden war, so wirkte das Verderben mit doppelter Kraft und Schnelligkeit, und so wurde Rom, nachdem es den Völkern ihre todten Schätze abgepreßt hatte, denselben Völkern in späterer Zeit wieder dienstbar für sein tägliches Brod und den unersättlichen Luxus seiner Großen und mußte die Beute zurückerstatten, die es ihnen mit roher Gewalt geraubt hatte.

Um die Zufuhren aus den Provinzen in regelmäßigem Gang zu erhalten, waren eigne „Handelsdirektoren“ bestellt, die in Egypten, Illyrien, am schwarzen Meer und in Spanien residirten. Dort erhielten sich nothgedrungen noch einige Städte als Stapelplätze des Handels, wie Alexandrien, Aquileja, Byzanz, Massilia, Neu-Karthago u. a. Bei der Bestechlichkeit, welcher zumal in den spätern Zeiten des Kaiserreichs die öffentlichen Beamten zugänglich waren, erklärt sich die Vertheurung der verschiednen Waren, wenn sie in Rom zum Verkauf kamen. Die ganze Einrichtung selbst ist ein Beweis mehr für die Unkenntniß und Unfähigkeit der Römer, den Handel nach gesunden und vernünftigen Grundsätzen zu betreiben. Die einzige politische Tendenz, welche sie dem Handel unterlegten, war dadurch eine Kriegsmarine zu erlangen, deren sie bei der Ausdehnung ihrer Herrschaft über die ferngelegenen Küsten dreier Welttheile bedurften. Allein auch ihre Seemacht trug denselben militärischen Charakter, wie ihre Landmacht, und war rein nur auf Erobrung gerichtet. Fast alle Schiffe gehörten dem Staate

und wenn auch einzelne in Privatbesitz waren, so mußten sie doch, so oft es die Umstände erforderten, zur Verfügung des Staates gestellt werden. Expeditionen zur Entdeckung und Kultivirung fremder Länder, zur Gründung von Kolonien und Anbahnung neuer Handelswege, wie solche die Fönizier, Griechen und Karthager auf Staatskosten aussendeten, sind ihnen unbekannt geblieben. Die Bemannung der Flotte bestand durchgehends aus Provinzialen, der geborne Römer hat nie Neigung zum Seedienst gezeigt, derselbe stand für ihn tief unter dem Landdienst.

Wie die Verarmung und der Geldmangel in Rom und ganz Italien nach und nach überhand nahm, zeigt am besten der Zinsfuß. Unter August 4 Proz. stieg er schon unter Tiber auf 6 und war zu Zeiten des Alexander Sever 12. Derselbe wollte ihn durch ein Gesetz auf 4 zurücksetzen, allein die Unmöglichkeit spottete jeder Ausführung, der Wucher nahm nur noch mehr überhand und Konstantin sah sich genöthigt, die gesetzliche Erlaubniß zu 12 Proz. zu ertheilen. Die Nachfolger Konstantins glaubten in dem Verbot der Geldausfuhr ein Heilmittel gefunden zu haben. Eitles Unterfangen, wo ein Land für sein tägliches Brod von der Fremde abhängig ist.

Allein noch von andern Seiten kamen die Verlegenheiten. Die Prätorianer, welche alle Gewalt an sich gerissen hatten und die Kaiserkrone dem Meistbietenden vergaben, mußten durch Gold gewonnen werden. Gold wollten auch die Barbaren, deren wildem Andrang zu widerstehen das römische Eisen nicht mehr Stärke genug besaß. „Ihr verlangt Reichthümer" sagte Julian in seiner Anrede an das Heer den Tag vor der Schlacht „da ist Persien, gehen wir hin dort nehmen, von den vielen Schätzen, welche der Staat besaß, ist nichts mehr übrig. Die Schuld aber trifft Jene, welche die Kaiser gelehrt haben, den Frieden mit den Barbaren durch Geld zu erkaufen. Unsre Finanzen sind erschöpft, unsre Städte zerstört,

unsre Provinzen verwüstet.“ Also lauten die Worte seines Geschichtsschreibers Ammianus Marzellinus.

Schriftsteller haben versucht, die Summen zu schätzen, welche seit August bis Konstantin Rom und Italien ohne Ersatz verloren. Ohne darauf weiter einzugehen, genügt die Thatsache einer ebenso materiellen Erschöpfung und Verarmung, wie moralischen Schwäche und Auflösung, in welcher wir die Geschichte Roms zu Anfang des fünften Jahrhunderts der christlichen Zeitrechnung erblicken. Die Theilung des Reichs und die unendlich vortheilhaftre Lage Konstantinopels, verbunden mit größerer Sicherheit gegen den immer drohenden Andrang der Barbaren, trieb fast Alles, was noch von Macht und Reichthum, von Kunst und Wissenschaft übrig war, aus Rom und Italien fort und dem Osten zu. Vergleichungsweise zeigte derselbe doch wenigstens einige Lebenskraft und Fähigkeit des Widerstandes. Die ganze römische Seemacht hatte sich ihm angeschlossen. Asien, Griechenland, die Inseln des Archipels und Egyptens kamen jetzt mit Italien außer aller Berührung und konzentrirten ihre Verbindungen auf das oströmische Reich, dessen Hauptstadt so nah und leicht zugänglich war und welche als eine griechische Handelskolonie diesen ihren Ursprung nie ganz verläugnete. Handel und Gewerbe erlangten dort, wie wir später sehen werden, eine gewisse Blüthe. Obgleich selbst ohne schöpferische Kraft, rettete Ostrom doch die Traditionen der alten Kultur und bewahrte ihre Keime bis sie durch lange finstre Jahrhunderte zu neuem Licht durchbrachen. Es hatte keine Offensiv- sondern nur Defensivpolitik und die Künste des Friedens fanden daher Raum neben dem nicht mehr als nothwendigen Handwerk des Krieges.

Als die Wandervölker des Nordens und Ostens die Donau überschritten hatten, standen sie einen Augenblick unschlüssig, wohin sich wenden. Das nächste Ziel schien Konstantinopel. Aber seine feste Lage, die Nothwendigkeit eines Angriffs zur See, die

befestigten Zugänge von Asien herüber und eine ziemlich gut organisirte Streitmacht, ließ sie eine andre Wahl treffen. Nach vergeblichem Versuch, mit dem ersten Stoß durchzudringen, kehrten sie plötzlich ihre Richtung nach Südwesten und stürzten über Illyrien auf Italien und das weströmische Kaiserreich.

Der Staatengeschichte gehört es zu, dessen Untergang zu erzählen. Unsrer Aufgabe fiel es anheim, diejenigen Ursachen des Untergangs hervorzuheben, welche in der Geringschätzung und Vernachlässigung friedlicher Beschäftigungsweisen, in dem Mangel von Handelsgeist und Handelspolitik und in der Anklage der Verschwendung ungeheurer Mittel und Kräfte auf unproduktive Zwecke begründet sind. Ein Reich, welches sich von den Säulen des Herkules erstreckte bis zum Eufrat, von der Nordsee bis zu dem brennenden Sande Afrikas, ein Reich, das alle Klimas vereinigte, zu jeder Jahreszeit schiffbare Meere, weite Küsten mit den herrlichsten Häfen, reiche und fruchtbare Inseln, Kontinentalländer für die höchste Kultur vorbereitet, zum Theil schon darin ausgebildet, Völker von den verschiedensten Anlagen und Fertigkeiten, ein Reich, welches in Ueberfluß alle Produkte hervorbrachte, wo Landwirthschaft, Handel, Schiffahrt, Gewerbe, Künste und Wissenschaften zu gleicher Blüthe berufen waren, was hätte dieses Reich bei weiser und edler Nutzanwendung so selten vereinigter Kräfte nicht für die Glückseligkeit der Menschheit leisten können? Die Weltgeschichte würde keinen Rückfall in die Barbarei zu beklagen haben, keine Jahrhunderte unwissender und roher Gewalt würden gefolgt sein, und unser Geschlecht bereits auf höhrer Stufe seiner Vervollkommnung stehen. Das kleine Fönizien hat für die Humanität höheren Gewinn gegeben, als die weltherrschende Roma mit allen ihren Triumfen und Trofäen.

Zweiter Abschnitt

der

allgemeinen Geschichte des Welthandels.

Von Roms Untergang bis zur Entdeckung Amerikas
476—1492.

Allgemeine Uebersicht.

I.

Das Jahrtausend, welches dieser Zeitraum umfaßt, schließt mit einem Ereigniß von so umwälzender Bedeutung für die Geschichte des Handels, daß sie eigentlich nur in den beiden Hälften vor und nach der Entdeckung Amerikas, zur unterscheidenden Darstellung kommen sollte. Denn mit der Entdeckung Amerikas tritt ein neuer „überseeischer" Welttheil auf, in Folge davon sich nicht nur die Straßen des Handels ändern, sondern er selbst auch in seiner bisherigen Natur und Beschaffenheit Umgestaltungen erleidet, die mehr als jedes andre politische Ereigniß entscheidende Wendepunkte für die Kulturgeschichte der menschlichen Gesellschaft geworden sind. Die Reformation und die französische Revolution, wie folgenschwer sie sich sonst erwiesen, sind doch in ihren Wirkungen bis jetzt meist nur auf die Länder ihres unmittelbaren Schauplatzes beschränkt geblieben, während die Entdeckung Amerikas den ganzen Erdkreis, das gesammte Menschengeschlecht betroffen hat und in täglich zunehmender Kraft betrifft.

Indeß die große Fülle von Stoff, welcher jetzt von allen Seiten sich herbeidrängt und nicht mehr, wie im Alterthum als Sage, Tradition und Konjektur, sondern als historisch erwiesene Thatsache, macht es räthlich, einen mittlern Abschnitt der Handelsgeschichte auszuzeichnen. Obgleich seinem Charakter nach unbedingt

zur ersten Hälfte gehörig, ruhen in ihm die vorbereitenden Keime und Uebergänge zu der neuen Zeit, und mit dem ersten Schiff, das nach Westen steuernd amerikanisches Uferland berührt, ist der Wendepunkt vollendet.

Wie unvollkommen und verworren auch die Ansichten der Alten über die Gestalt unsrer Erde sein mochten, es haben sich aus ihnen doch nach und nach Vollständigkeit und Klarheit herausgearbeitet. Die Ahnung von dem Dasein einer „Gegenerde" durch weite Wasserflut von den bewohnten Ländern getrennt, zieht sich wie ein rother Faden durch das Alterthum. Sie beginnt mit der mythischen Erdanschauung Homers, der die Sonne im Ozean versinken läßt, sie erweitert sich in Herodot, der aus eignen Wahrnehmungen den damals bekannten Erdkreis schildert, sie läutert sich in den wissenschaftlichen Forschungen eines Eratosthenes, Hipparchus und Ptolomäus, welche die Kugelform der Erde feststellen und die Messungen der Meridiane vornehmen. Noch lange Zeit vor der Kenntniß dieser Forschungen erblicken wir in den Fahrten der Karthager und Fönizier jenseits der Meerenge von Gibraltar die ersten Aeußrungen des unwiderstehlichen Antriebs, welcher das Menschengeschlecht nach Westen zieht. Vereinzelte Versuche, ohne Zusammenhang und dauernden Bestand blieben sie doch immer feste Bestandtheile jener Ideenkette, welche sich in wunderbaren Verschlingungen fortpflanzte und aus der Zerstörung der alten Welt unversehrt errettete.

Denn allerdings wurde mit dem Einbruch der von Osten sich ergießenden Völker nicht nur ein Reich, sondern auch eine Kultur vernichtet. Wie wenig die römische Staatspolitik für den Handel Sorge trug, wie sie vielmehr seinen Verfall vorbereitete, so blieben doch Kulturbedürfnisse zu befriedigen, die, wenn sie auch nur dem Luxus dienten, doch dem Handel eine gewisse Beschäftigung erhalten mußten. Wäre der Untergang Roms innerhalb der Gränzen der

alten Kultur erfolgt, wäre nicht die wilde Naturkraft zeither unbekannter, jeder Civilisation entfremdeter Völker zerstörend dazwischen getreten, der Handel hätte die Auflösung der weltherrschenden Macht nicht allein überstanden, sondern eben damit die ihm angelegten Fesseln abgestreift und seine alte Blüthe zu hoffnungsvoller rascher Fortbildung zurückgewonnen.

Allein indem die Völkerwandrung nicht nur die politische Macht Roms sondern auch die Kultur der alten Welt in weitem Umkreis brach, und die flüchtigen Reste davon auf so entlegne Punkte verdrängte, daß sie sich selbst kaum mühsam erhalten, geschweige wieder ausdehnen konnten, mußte auch der Handel den Todesstoß erleiden. Tiefe Nacht sinkt über Italien, den Westen Europas und die zuvor durch Reichthum und Bildung hervorleuchtenden Küstenstriche des Mittelmeers. Die Einrichtungen und Künste der Gesittung und des Friedens gehen nicht allein zu Grund in natürlicher Folge barbarischer, Alles verheerender Kriege, sondern auch weil Charakter und Verhältnisse der Sieger sich im rohesten Naturzustand befinden und ihr Begriffsvermögen den Werth der Güter, die sie zerstören nicht erfaßt. In ihrer Wildheit kannten sie nicht die Segnungen der Civilisation, die Gewinne stillen Fleißes, die Wolthaten des die Genüsse vervielfältigenden, völkereinenden Handels. Ihre Bestimmung war zerstören, und um sie ganz zu erfüllen, mußten sie eben so sein, als sie waren.

Wann die christliche Lehre, deren Entstehung in diese Periode fällt, ein entscheidender Fortschritt des Menschengeschlechts werden sollte, so war vor Allem nöthig, reines Feld zu machen. Die Rathschlüsse der Vorsehung sind aber unerforschlich und ihr allein kommt es zu, auch aus Trümmern neues und beßres Leben zu schaffen. Es sind nur Körper und Formen, die in Trümmer brechen, die Ideen der Menschen sind unsterblich und verbinden sich in ihrer Reihenfolge von Erschaffung unsres Erdballs bis auf den heutigen Tag.

Und das ist eben die große Moral der Weltgeschichte, daß sie unbeirrt von den Schicksalen einzelner Völker und Länder immer nur auf das Ganze hinweist und Ursachen und Wirkungen nicht blos unterscheidet, sondern auch in ihrem letzten Endzweck zu erkennen sucht.

Je höher wir den Handel stellen, je mehr wir in seiner Vollendung den ewigen Frieden der Menschheit erwarten dürfen, desto weniger können wir seine Geschichte einer philosophischen Anschauung entziehen. Wenn daher oben gesagt wurde, daß ohne die Völkerwandrung der alte Handel sich schneller entfaltet hätte und früher zu den Errungenschaften unsrer Zeit gelangt wäre, so liegt diese Voraussetzung dem Menschenfreund allerdings nahe. Aber der philosophische Geschichtschreiber darf nicht übersehen, daß es wol eben einer so radikalen Umwälzung bedurfte, um die vielfach gesunkne Kraft der Menschen zu heben, unversöhnliche Gegensätze zu brechen und jene Länder einer mehr als tausendjährigen Kultur mit neuen Bewohnern zu bevölkern, die, wie roh und barbarisch sie waren, doch in dieser ihrer Naturkraft bildsamen Stoff in Fülle bargen.

Aus diesen Gründen sehe man in dem Untergang Roms und den in Folge der Völkerwandrung eintretenden Erschütterungen Europas keineswegs die Nachtheile für den internationalen Handelsverkehr, wie solche angenommen zu werden pflegen. Jene Völkerzüge des fernen Ostens erweiterten einmal die zeither der Erdkunde nach jener Himmelsgegend hin gezognen Schranken, und sodann schufen sie neue Staats- und Völkerverhältnisse, ohne welche eine gedeihliche Entwicklung des Handels gar nicht möglich war. Die centralisirende Macht Roms, welche die ihr unterworfnen Provinzen systematisch aussaugte und das Handels- und Gewerbswesen als eine Art Tribut monopolisirte, mußte schonungslos auseinander gesprengt werden. Daß nicht mehr Einem die Welt ge-

hörte, sondern verschiedne Kräfte gleichmäßig zu regen sich begannen, war für den Handel von großem Nutzen. Es lagen darin die Keime von Konkurrenz, seine mächtigste Triebfeder. Und wenn er darum auch so ziemlich von vorn anzufangen hatte, so brachte er sich verhältnißmäßig schnell genug wieder in die Höhe.

Wol zu trennen ist für die erste Hälfte dieser Epoche der Handel des Abendlandes von dem Handel des Morgenlandes. Wir haben gesehen, wie dessen regelmäßige Verbindung und stetes Ineinandergreifen dem Alterthum theils zu Land in weiten Karawanen durch Asien theils zu Wasser bis an die Küste Egyptens, so weit gelungen war, daß ein ganz ansehnlicher Warenverkehr, zumal in indischen und arabischen Artikeln Statt fand. Mit dem Fall Roms hört diese Verbindung auf und es vergehen Jahrhunderte, bis sie wieder einigermaßen in Gang kommt. Die Ursachen liegen auf der Hand. Ostrom oder das byzantinische Reich, obgleich von den asiatischen Wandervölkern vielfach umschwärmt und an verschiednen Orten hart bedrängt, wußte indeß durch Glück und Lage begünstigt, sich seine staatliche Existenz zu bewahren. Von seiner Seite konnte es dazu wesentlich beitragen, indem es sich so viel als möglich von dem übrigen Europa isolirte und jeden Verkehr mit ihm aufhob. Es wendete sich also ostwärts nach Asien und südlich nach Egypten, Länder, wohin die Wogen der Völkerwandrung gar nicht oder nur in ihren letzten schwachen Schwingungen trafen. Auf diesem Wege dauerte der Handel mit Indien ungestört fort und was sonst von seinen kostbaren Artikeln Rom bezogen hatte, nahm jetzt seinen Weg nach Konstantinopel. Dorthin retteten sich zugleich die Reste der alten Kultur und Wissenschaften, erhielten aber durch den Einfluß des inzwischen zur Staatsreligion erhobnen Christenthums ganz andre Richtung und veränderten Charakter. Jene wilden Völker, welche sich auf den Trümmern Roms niederließen und neue Reiche gründeten, hatten ein so geringes Maß von Bedürfnissen, daß sie

zu dessen Befriedigung keines auswärtigen Handels bedurften. Was sie brauchten, fanden sie noch immer auf dem verwüsteten Boden, und es war bei solchen Verhältnissen die Trennung des Ostens vom Westen leicht durchzuführen. Im Uebrigen mußten Jahrhunderte dahin gehen, bis aus dem Chaos von Zerstörung und Anarchie, feste Punkte sich entwickeln und die Fundamente zu dem Aufbau neuer Staaten gewähren konnten.

Der Mensch säet wol und erndtet, aber was dazwischen liegt, das Keimen und Wachsen, bleibt von ihm meist unbemerkt und ungekannt. Und gerade jene Zeiten zwischen dem vierten und achten Jahrhundert sind dafür überaus lehrreich und voll Trost für kleinmüthige Seelen, die an dem Fortschritt der Weltidee verzweifeln wollen. Für den ersten Blick erscheint jene Periode als hoffnungslos. In der tiefen Nacht will kein Licht erglänzen. Gewalt ist die einzige Kunst, Raub die einzige Erwerbsquelle, und das Schwerdt die einzige Bürgschaft des Besitzes. Niedrig und dunkel, wie es geboren, aber doch still und geschäftig, wirkt bereits das Christenthum. Es bringt die Völkerwandrung zum Stehen, es bekehrt und bändigt die Barbaren, es mildert ihre Sitten und nähert sie der Civilisation der eroberten Länder. Indem es die Ideen des Großen und Schönen, welche das Alterthum ihm überliefert, nicht verschmäht, zerbricht es deren eitle Formen, läutert sie in einem höheren Geist der Wahrheit und Moral, und indem es neue Menschen vor sich hat, deren Kultur erst zu beginnen, findet es für seine Saat den fruchtbaren Boden. Das Christenthum verdient daher auch in einer Handelsgeschichte seine ausgezeichnete Stelle. Durch seine Missionen zu den Heiden hat es die Kenntnisse der Erdkunde unmittelbar bereichert und damit die Wege zu einem internationalen Verkehr wieder geöffnet, die Stiftung von Klöstern und Abteien hat in den ersten Zeiten reiner Zweckerfüllung den friedlichen Beschäftigungen des Handels, Ackerbaus und der

Gewerbe Stütze und Sicherheit gewährt und sie von ihrem langen Verfall aufgerichtet und zuletzt ist die in Folge der Kreuzzüge wieder hergestellte Verbindung mit dem Osten dem frommen Eifer zu verdanken, welchen damals die christliche Lehre ihren Bekennern einflößte.

Indeß auch eine andre Religionslehre, deren Entstehung in diesen Abschnitt fällt, hat kaum geringeren Anspruch, bei unsrer Aufgabe das volle Gewicht ihres Einflusses zur Geltung zu bringen. Es ist die Lehre Muhameds und die daraus hervorgegangne Herrschaft der Araber. Die fanatisch anstürmende Gewalt eines in seiner Unabhängigkeit nie gebrochnen Volkes mußte in weite Ferne wirken, und kann in dieser Hinsicht der Völkerwandrung an die Seite gestellt werden. Aber darin unterscheiden sich beide Ereignisse weit von einander, daß die muhamedanische Bewegung Kulturelemente in sich faßte, und deshalb in ihren Erobrungen nicht nur nicht zerstörend, als vielmehr schaffend und befruchtend auftrat. Die Araber zogen das Schwerdt, um den neuen Glauben mit Gewalt auszubreiten und stifteten in kurzer Zeit ein Weltreich, das sich über alle drei Erdtheile erstreckte. Als sie aber mit dem Schwerdt ihre religiöse Sendung erfüllt glaubten, legten sie dasselbe nieder und gaben einer Politik des Friedens Raum, worin sie selbst die trefflichsten Anlagen und Fähigkeiten entfalteten. Alle praktischen Wissenschaften, und zumal Handel und Schiffahrt fanden bei ihnen sorgsame Pflege. Ihre darin gemachten Studien, obgleich auf griechischem Geist fußend, beherrschen das ganze Mittelalter und in ihren Entdeckungsreisen und Handelsexpeditionen erinnern sie lebhaft an die Fönizier. Nicht mit Unrecht wird das Zeitalter ihrer Herrschaft inmitten tiefer sie rings umgebender Finsterniß ein klassisches genannt, wogegen selbst die byzantinische Kultur zurücktreten muß. Wenn gleich Religionspolitik der Grundton der arabischen Regierung ist, so zeigen sich dazwischen doch ganz ansehnliche

Spuren von Handelspolitik. Hätte man dieselben nur klarer zum Ausdruck kommen lassen und in ein System gebracht, es würde die arabische Herrschaft in der Geschichte des Handels mehr als eine glänzende Episode bilden. Aber freilich das unübersteigliche Hinderniß lag in den Satzungen des Korans selbst, deren Intoleranz und Gewaltthätigkeit auf die Dauer keine dem Gedeihen des Handels fördersame Zustände gewähren konnte. Dies lehrt zur Genüge die Geschichte der andern nachfolgenden muhamedanischen Völker.

Auf die Geschicke Europas übten die Araber unmittelbaren Einfluß durch die Unterwerfung der pyrenäischen Halbinsel, auf welcher sie ihre Herrschaft sieben Jahrhunderte behaupteten. Auch hier war eine im Alterthum weit vorgerückte Kultur durch die Völkerwandrung vernichtet worden. Die Araber streuten neuen Samen unter den Trümmern aus, der gedeihlich emporwuchs und seine Früchte auf dem Boden zurückließ, welchen sie Schritt für Schritt dem andrängenden Christenthum abtreten mußten. So sehen wir, wie sich langsam der Westen Europas zu seiner welthistorischen Aufgabe vorbereitet. Dort von seinen äußersten Küsten, die den Ozean begränzen, wagt sich endlich der zweitausendjährige Gedanke die Erde zu umschiffen, zu frischer That hinaus, die Südspitze Afrikas wird umsegelt, Westindien und der amerikanische Kontinent erreicht, Portugal und Spanien theilen sich in den Ruhm und schließen als Hauptmächte des Welthandels diesen Abschnitt.

Langsamer ging die Entwicklung in Italien und den mitteleuropäischen Staaten vor sich. In ihnen war der Mittelpunkt des Völkergedränges, der Schauplatz seiner längsten und heftigsten Kämpfe. Hier kamen die Fluten zuletzt zum Stillstand, hier bildeten sich zuletzt feste Formen und dauerhafte Verhältnisse. Natürlich — da, wo der Sitz der römischen Weltherrschaft war, das Herz, wo alle Arterien zusammenströmten, konnte die Auflösung den massenhaften Stoff nicht auf einmal und nicht ohne höchste Kraft-

anstrengung durchdringen. Rom wurde das Losungswort eines Jeden der wilden Eroberer, die von Alarich bis Karl den Großen in rascher Wechselfolge Reiche gründeten und stürzten und wie Wetterstürme vernichtend über die Weltbühne zogen.

Es liegt außer unsrer Aufgabe, in die Geschichte dieser Zeiten einzugehen, welche für den Handel keine andern Momente bieten, als die seiner Vernichtung. Für einen Augenblick schien derselben Theodorich durch Gründung des ostgothischen Reiches Einhalt zu thun. Dieser Fürst war mehr als Eroberer, er wollte aus den Trümmern organisiren, er hatte Sinn für den Handel und suchte dafür Ravenna zum Sitz und Mittelpunkt zu erheben. Indeß Alles war nur ein kurzer Lichtschein der spurlos von der allgemeinen Finsterniß verschlungen wurde. Erst mit Karl dem Großen, dessen einheitliche Macht die Verwirrung und Zersetzung dreier Jahrhunderte dauernd endet, ist der Anfang einer wieder geordneten Staatengeschichte Europas bezeichnet. Als jener große Mann Besitz nahm von der fränkischen Monarchie, war der Ruin der alten Kultur vollendet. Italien und Mitteleuropa boten das Bild absoluten Elends und Verderbens. Die Gräuel der Verwüstung hatten zwar ausgetobt, aber die bleibenden Verhältnisse, welche aus ihnen hervorgegangen, — Verarmung und Ignoranz, politische Unfreiheit und geistige Entnervung, rohe Gewalt und Unsicherheit — ließen dem Handel und der Industrie keine andre Wahl, als sich vollkommen wieder von unten heraufzubilden. Mit der Vergangenheit war aller Zusammenhang zerrissen. Selbst die Natur nahm Theil an solcher Verwilderung der Menschen und offenbarte in der traurigen Gestalt des Landes die Gebrechen der bürgerlichen Gesellschaft. Ganze Provinzen Italiens, Spaniens und Galliens, gepriesen sonst wegen Fruchtbarkeit und gesunden Klimas, waren in Wüsteneien verwandelt und mit tödtlichen Krankheitsstoffen verpestet, für den Ackerbau mangelten die

Hände, theils in Folge wirklicher Entvölkerung, theils in Folge der Leibeigenschaft, welche ohne Eigeninteresse nur das Nothwendigste für den Lehnsherrn arbeitete. Ueberhaupt ist nichts der Entwicklung des Handels hinderlicher entgegengetreten, als dieses Institut des Feudalwesens, mit dessen letzten Resten noch unsre heutige Gegenwart zu kämpfen hat. Anstatt den Handel der freien Bewegung seiner innern Antriebe zu überlassen, suchte man ihn durch Monopole und Privilegien in nutzbare Dienstbarkeit zu setzen und entzog ihn damit Jahrhunderte lang seinen natürlichen Bahnen und seinen rechten Wirkungen. Zwar gehören die politischen Handelssysteme einer späteren Periode an, dennoch ist es hier am Ort, des Ursprungs zu gedenken, von welchem aus sich die Irrthümer datiren und fortpflanzten.

Der nationalökonomische Zustand des europäischen Abendlandes im achten Jahrhundert nach Christus mochte sich wenig unterscheiden von dem Zustand derselben Zeitrechnung vor Christus, welche uns die rohen Naturverhältnisse von Nomaden zeigt. Viehzucht überwiegt wieder den Ackerbau, über beiden aber steht die Jagd, und nicht nur als ritterliche Waffenübung, sondern auch als Erwerbsquelle. Man baute den Boden nicht weiter, als für das nächste Bedürfniß. Wer wollte sich auch Mühe geben, da er nicht wußte, ob seine Kinder die Erben des Bodens bleiben würden? In rascher Folge wechselten Herr und Knecht und drei Jahrhunderte wogten die Völker in Europa auf und nieder, bevor sie endlich feste Wohnstätten fanden. Aber auch dann konnten die Elemente der Kultur nur langsam zum Vorschein kommen. Die Geschichte jener Zeiten erzählt jeden Augenblick von Hungersnoth, verursacht durch Mißwachs oder Kriege. Dies beweist sowol den noch immer geringen Betrag der Landwirthschaft, als auch den Mangel der ersten Handelsverrichtungen, die ein Volk vorzunehmen pflegt, des Handels mit Lebensmitteln. Von selbst

ergibt sich daraus, wie begränzt die Sphäre der übrigen Gewerbsthätigkeiten sein mußte, für den Handel gebrach es an den ersten Grundlagen und Gegenständen, an Rohstoff nicht minder, als an den Erzeugnissen daraus. Wo Bedürfnisse fehlen, kann auch kein Umtausch sein, das Wenige, was damals der Mensch brauchte, brachte er so ziemlich selbst hervor. Alles war zurückgesunken auf die letzte Stufe menschlicher Gesittung. Nur durch geistige Ueberlegenheit konnte Europa die Weltherrschaft erlangen und führen, hinsichtlich seiner Produkte und Naturkräfte blieb es gegen die andern Erdtheile weit zurück. Es erzeugt von den Gegenständen, die zur Nahrung und Kleidung gehören fast nur die ersten Bedürfnisse, und wenn es auch hin und wieder einige der höheren gegenwärtig besitzt, so wurden sie doch erst spät von auswärts dahin verpflanzt.

Und hier müssen wir noch einmal verweisen auf das, was von den still vorbereitenden aber neuen festen Grund legenden Einflüssen der christlichen Glaubenslehre gesagt wurde. In Ostrom war sie bereits zur Staatsreligion erhoben, im Abendland eröffnete sich ihr der Weg dazu, als Chlodwig der Frankenkönig im Höhepunkt seiner Siege öffentlich die Taufe nahm. Karl der Große vollendete das Werk. Seine Krönung in Rom und die Wiederherstellung des weströmischen Kaiserthums unter Sanktion der Kirche ist ein für die Entwicklung der weltgeschichtlichen Kultur zu wichtiges Ereigniß, als daß wir es nicht auch für unsre specielle Aufgabe zur Erwähnung zu bringen verpflichtet wären.

Denn jetzt beginnt es im Norden Europas zu tagen. Das Alterthum hatte davon nur unsichre, zweifelhafte Nachrichten, die im besten Fall sich auf Küstenstriche bezogen. Ueber Rhein und Donau sind die Römer wol in einzelnen Streifzügen gedrungen, konnten aber keine festen Wohnsitze behaupten. Dem Handel waren jene Länder das ultima Thule, von dessen Existenz

und Bekanntschaft indeß eine im Alterthum sehr hoch geschätzte Ware, der Bernstein, Zeugniß gibt. Man behauptet zwar, es seien die Fönizier, welche damit handelten, in direkter Schiffahrt so weit vorgedrungen. Dies dahin gestellt, ist jedenfalls erwiesen, daß nach Fall der fönizischen Seemacht und in späteren Zeiten, wo der Verbrauch des Bernsteins allgemeiner wurde, derselbe im Zwischenverkehr zu Land nach den Handelsstädten des schwarzen Meeres kam und von da in den Verkauf überging.

War in den großen Völkerzug der Norden und namentlich der Nordosten Europas verwickelt, so öffneten sich schon damit die zeither eng geschloßnen Pforten. Es blieb ein gewisser Zusammenhang zwischen den wandernden Völkern, und als das Uebergewicht der fränkischen Herrschaft sich konsolidirte und so ziemlich alle aus der Völkerwandrung hervorgegangnen Staaten sich unterwarf, war es ihr leicht, auch nordwärts vorzudringen, wo sich so vielfache Verknüpfungen für ihre eigne Vergangenheit boten.

Ackerbau mußte die erste Grundlage der neuen Civilisation sein und die Verdienste Karls des Großen um seine Hebung und Pflege müssen hier gerechte Anerkennung finden. Indem er streng darauf sah, daß der Zehnte richtig an die Kirche abgetragen werde, wurde es Interesse derselben, den Anbau des Bodens überall kräftig zu fördern. Auch das Gewerbewesen suchte der Kaiser dadurch emporzuheben, daß er auf seinen Gütern verschiedne Handwerke betreiben ließ. Der Handel beschränkte sich auf Binnenhandel und Kleinverkehr hauptsächlich in der Nähe von Kirchen und Stiften, deren religiöse Festlichkeiten Menschen aus weitern Entfernungen zusammenführten und der Ursprung der Messen und Märkte wurden. Wie gering und roh auch alle diese Anfänge waren, so sind sie doch als die ersten Keime der neuen Saat nicht zu übersehen und würden schneller aufgeblüht sein, wenn die Nachfol-

ger Karls auch Erben ſeiner Geiſtesgröße und Thatkraft gewe- ſen wären. Denn daß er höhere Kulturzwecke verfolgte, als bloße Macht und Herrſchaft, beweiſen ſeine verſchiednen wiſſenſchaftli- chen Beſtrebungen und die friedlichen Verbindungen, welche er mit den Arabern und dem damals in höchſter Blüthe ſtehenden Kalifat einzuleiten ſuchte. Ebenſo gebürt ihm der Ruhm zuerſt den Gedanken für ein Werk gefaßt zu haben, deſſen Ausführung bis auf die neueſte Gegenwart verſchoben blieb — die Kanalver- bindung des Rheins mit der Donau.

Frankreich, ſodann das ſüdweſtliche Deutſchland, zumal die Ufer des Rheins, waren diejenigen Theile des fränkiſchen Reichs, wo ſich aus der Römerherrſchaft her doch einige Reſte von Ge- ſittung erhalten hatten und wo es deshalb am früheſten gelang, ſie wieder aufleben zu machen. Mehre Städte hatten die Sturm- periode glücklich überſtanden, der Boden ſelbſt war bereits vielfach bearbeitet, die Bevölkerung zahlreich und durch die alten Römer- Straßen in leichter Verbindung mit einander. Baſel, Speier, Straßburg, Worms, Mainz, Köln und Aachen können im Zeit- alter Karls des Großen gewiſſermaßen als die Emporien und Stapelplätze des fränkiſchen Handels gelten.

Leider folgten auf Karl den Großen von Neuem unruhige Zeiten, welche ſein Werk unterbrachen und zurückwarfen. Die fränkiſche Monarchie wurde getheilt und die Herrſchaft fiel ſchwa- chen Händen zu. Allein gerade dies war vielleicht nöthig, um den hohen Norden Europas deſto raſcher in die Geſchichte einzu- führen und ihm Platz und Wirkung darin anzuweiſen. Unter dem Kollektivnamen „Normannen“ fallen jetzt Völker, deren Wohnſitze das heutige Norwegen und Schweden, Dänemark, Finnland, überhaupt die Ufer und Inſeln der Oſtſee waren, mit unwiderſteh- licher Macht über die Gränzen des Frankenreichs. Schon Karl der Große hatte ſie gekannt und auf ſeinen letzten Zügen gegen

die Sachsen bis zur Eyder hinauf bekämpft, allein erst unter seinen Nachfolgern erscheinen sie als Eroberer in Deutschland, vornemlich in Frankreich, welches sie längs seiner ganzen Küste und die Ströme aufwärts bis tief in das Innere brandschatzen und verwüsten. Wenn sie in dieser Beziehung auch den barbarischen Wandervölkern des Ostens gleichen, so tragen sie doch für unsre Aufgabe ein sehr unterscheidendes Merkmal. Denn sie sind Seefahrer oder, wenn man will, Seeräuber und vertreten zu einer Zeit, wo in den westlichen und nördlichen Meeren die alte Marine ganz verschwunden war, einzig und allein die Schiffahrt. Der Reiz zu Abenteuern trieb sie bis in die offne See hinaus, was doch immer einen gewissen Grad von Schiffskunde voraussetzt, und sie drangen durch die Meerenge von Gibraltar bis tief in die mittelländischen Gewässer. Ihre Eroberungen sind zuweilen Entdeckungsreisen geworden (Irland, die Shetlandinseln, Island u. s. w.) und jedenfalls haben die Normannen den ganzen Norden Europas aus zeitheriger Mythe in historische Wirklichkeit eingeführt. Nach Grönland sind sie sicher gekommen, ob auch weiter bis zum Kontinent Nordamerikas, dem sog. „Vinland" ist eine durch triftige Gründe unterstützte Vermuthung, die indeß darum ohne positiven Werth ist, weil sie auf den Handel ohne Einfluß blieb und bei den Zeitgenossen selbst in Vergessenheit gerieth. Dennoch gebürt den Normannen, obgleich an Bildung und Wissenschaft mit den Arabern gar nicht zu vergleichen, kaum ein minderer Antheil an der Verbreitung und Berichtigung geografischer Kenntnisse in jenen Erdstrichen die der Schauplatz ihrer Thätigkeit waren. Sie legten die Keime für den Handelsgeist und die Seetüchtigkeit, welche in einer späteren Periode die Bewohner der nördlichen Küsten verherrlichten. Ihre Züge sind der letzte Nachklang der großen Völkerwanderung. Jetzt hat sich Alles in seinen neuen Wohnsitzen zurecht gefunden und es bildet sich ein

europäisches Staatensystem auf Grundlage der sich konsolidirenden Nationalitäten. Noch fehlt aber der internationale Verkehr zwischen den neuen Staaten, noch fehlt vor Allem die Wiederanknüpfung des zerrissenen Bandes zwischen Morgen- und Abendland, zwischen Europa und Asien, welche nöthig war, um den Verkehr von seinen engen lokalen Gränzen zu dem Umfang eines Welthandels zu erweitern.

An diesem folgenschweren Ereignisse sind wir jetzt angelangt, es sind die Kreuzzüge.

II.

Die unmittelbaren Ursachen, welche zwei Jahrhunderte lang den Westen mit Waffen in der Hand nach Osten trieben, so wie der unmittelbare Zweck, dessen Erreichung vereitelt blieb, haben freilich mit unsrer Aufgabe nichts gemein. Allein eben darin liegt vielleicht die wunderbarste Fügung, daß während Kirche und Politik von allen ihren Anstrengungen und Opfern keine Früchte erndteten, sie nach einer Seite zu fielen, woran Niemand gedacht hatte und die Anfangs auch Niemand zu schätzen verstand.

Will man die Ergebnisse der Kreuzzüge für die Handelsverhältnisse der damaligen Welt nur mittelbar gelten lassen, so mag es sein. An ihrer entscheidenden Wirkung ändert die Art und Weise Nichts, sie belehrt uns vielmehr, daß die schönsten Ideen für die Ausführung nur dann geeignet sind, wenn sie in der Wesenheit der Interessen ihren Stütz- und Zielpunkt haben.

Eigne Sicherheit und Selbsterhaltung machten es der byzantinischen Politik räthlich, sich möglichst zu isoliren und zumal von den Erschütterungen des Abendlandes fern zu halten. Die Araber,

nachdem ihr Kriegsfeuer gedämpft war, fanden bei den Byzantinern das gerettete Inventarium jener alten klassischen Kultur, dem sie in eigenthümlicher Schöpfungskraft neue Triebe entlockten, während es in Konstantinopel in unfruchtbarer Stagnation verblieben war. Die Bildung im griechischen Reich war eine stationäre, man vergrub wol das empfangene Pfund, aber man wußte es nicht zu vermehren, ein scholastischer Formalismus erstickte jede freie Selbstthätigkeit und außer den politischen Bedenken hielten noch religiöse Intoleranz und kirchlicher Zwiespalt den Osten Europas von seinem Westen entfernt.

Dieser Umstände ist auch in einer Geschichte des Handels zu gedenken, wenn man nach den Ursachen fragt, warum so viele Jahrhunderte vergehen mußten, ehe sich der internationale Verkehr der drei Welttheile wiederherstellte und warum das christliche und gesittete Byzantiner Reich sich so hermetisch gegen seine europäischen Landsleute und christlichen Glaubensgenossen verschloß, daß diese, wie wir gesehen, an mehren Orten den Arabern ihre kulturhistorische Bewegung, ihre Anfänge und Fortschritte in Handel und Gewerben zu danken haben.

Wenn also das Morgenland nicht zum Abendland kam, so mußte das Abendland zum Morgenland kommen. Dazu bedurfte es vor allem, daß die Zwischenpforte geöffnet wurde. Diese Zwischenpforte war aber keine andre, als das oströmische Kaiserthum und die sie öffneten, waren keine andern, als die Kreuzfahrer.

Daß bereits vor den Kreuzzügen ein Warenhandel über die westlichen und nördlichen Gränzen Byzanzs geführt worden, soll nicht geläugnet werden, indeß er war in Vergleich zu dem, welchen wir während und nach den Kreuzzügen entstehn sehen, kaum der Rede werth. Zwischen Italien (Venedig) und den griechischen Küsten bis Konstantinopel, dann und wann auch bis Egypten und Syrien hat gewiß immer einiger Verkehr Statt gefunden und

nordwärts nach den Ostseeländern zu ist die alte pontische Karawanenstraße auch von den Arabern benutzt worden. Allein der Aufschwung und die Blüthe der italiänischen Handelsstädte, die Belebung der Donaustraße, die Bevölkerung und Civilisirung der mit Byzanz gränzenden Provinzen, die Einrichtung regelmäßiger Handelswege und deren umfangreiche Beschreibung über den ganzen europäischen Kontinent, die Bildung eines eigentlichen Kaufmanns- und Gewerbsstandes und darauf begründete politische Institutionen, — dies und vieles andre sind die Errungenschaften jener heiligen Züge, welche ein frommer Glaube mit weit davon entfernten Absichten unternahm.

Auch die Folgen der Kreuzzüge für bessere Kenntniß und weitere Verbreitung der Erdkunde dürfen nicht unerwähnt bleiben. Die rohen Sitten der europäischen Völker wurden im Verkehr mit dem Morgenland gemildert, man lernte dessen Erzeugnisse schätzen, brachte die Gewöhnung daran in die Heimath zurück und neue Bedürfnisse entstanden, zu deren Befriedigung der Handel nöthig war. Sitten, Lebensweise und Moden erlitten große Veränderungen durch die Bekanntschaft mit dem Morgenland und dem üppigen griechischen Hof, der Gebrauch von Gewürzen und Seidenstoffen nahm zu, ein Umstand lockend für den Handelsstand, sich dieses Imports zu befleißigen. Was früher nur Luxus und Vorrecht der Reichen und Vornehmen war, wurde jetzt zum Bedürfniß. In den Städten zumal häufte sich der Wolstand rasch und brachte in den mittlern Klassen eine gänzliche Veränderung in der Lebensweise hervor. Auch der Ackerbau gewann damit, daß der Landmann, welcher an dem Zug Theil nahm, als Lohn eine volle oder theilweise Befreiung drückender Abgaben an Adel und Geistlichkeit erhielt. Nicht minder stammt aus der Romantik der Kreuzzüge jener lebendige Antrieb zu weiten Reisen und zur Erforschung ferner Länder, der das vierzehnte und fünfzehnte Jahrhundert

auszeichnete und Grundlage und Fortbau war zur Entdeckung Amerikas und des ostindischen Seewegs.

Die nächsten Handelsvortheile brachten die Kreuzzüge Italien. Obgleich am schwersten von den Gräueln der Verwüstung heimgesucht, von den heftigsten Wogen der Völkerwanderung bestürmt und in seiner nationalen Unabhängigkeit und politischen Obergewalt für alle Zeiten gebrochen, war dem Land doch der Vorzug seiner geografischen Lage nicht zu rauben gewesen. Als der Westen mit dem Osten wieder in Verbindung trat, mußte das Mittelmeer und das schwarze Meer derselbe Schauplatz der Thätigkeit und Bewegung werden, wie im Alterthum. Auf ihnen und ihren verschiedenen Busen, auf ihren Inseln und an ihren kontinentalen Küsten beschrieb sich der vornemlichste Kreis des wiederhergestellten Verkehrs unter den drei Welttheilen und blieb so lange, bis die Existenz einer neuen Hemisphäre das Ansehen der Erde total veränderte und von Grund aus neue Verhältnisse schuf.

Es sei erlaubt, zur Festhaltung des Standpunktes auf die Eingangsworte der Uebersicht zurückzuweisen. Wie lebensvoll und kräftig auch immer die italiänischen Handelsstädte auftreten, wie weit die lang verschloßnen Pforten des internationalen Verkehrs sich öffnen, wie am Rhein, die Donau hinab, an der Nordsee und über die westlichen Gestade der pyrenäischen Halbinsel Handel und Gewerbe sich verbreiten, Niederlassungen begründen, Beziehungen unterhalten, Bündnisse schließen und aus der finstern Nacht der Barbarei und des Faustrechts aufklärende Gesittung und Kultur, bürgerliches Zusammenleben in Recht, Sicherheit und Ordnung hervortreten und sich behaupten — Natur und Wesen des allgemeinen Handels bleiben noch durchaus dieselben, wie zur arabischen und byzantinischen, wie zur griechischen und fönizischen Periode. Was anders und neu geworden, — Erweiterung der Warenkunde, Ver-

beßrungen und Erfindungen in der Schiffahrt, Assekuranzen, Banken, Wechsel u. s. w. Alles sehr förderſam verdienstlich und die neue Periode vorbereitend, — war doch nicht genug, um am Wesen des damaligen Begriffs vom Welthandel Entscheidendes zu ändern. Derselbe ist, wie im Alterthum vorzugsweise Landhandel, die Schiffahrt Küstenfahrt.

Auch die Gegenstände des Handels schienen mehr in der Quantität, als in der Qualität zugenommen zu haben. Neue Staaten, die entstanden, und eine vermehrte Bevölkerung verlangten natürlich größeren Bedarf, aber die Auswahl in orientalischen Artikeln die in Brügge auf den Markt gebracht wurden, war kaum mannigfacher, als im Alterthum auf dem Markt von Alexandrien. Erst mit der Entdeckung Amerikas wird der Verbrauch von Kolonialwaren allgemeiner, die Sendungen, welche aus Asien in Reis, Zucker,*) Thee und Kafe während dieser Periode bezogen werden, sind unbedeutend und nur für den Luxus bestimmt. Bereits wichtiger waren gewisse Rohstoffe für die Manufakturen und Fabrikmaterialien, wie Seide, Baumwolle und Färbstoffe. Letztre zumal gingen nach Italien und nach den Niederlanden, wo die Industrie einen außerordentlichen Umfang erlangte und das erste Beispiel eines großartigen, massenhaften Ausfuhrhandels wurde. Die niederländische Wollbereitung ist der Anfang jener Industriemacht, welche ihren Fortgang und ihre Vollendung in der dritten Periode gefunden hat. Zu aller Zeit sind einzelne Gewerbszweige da und dort mit größerer Vollkommenheit betrieben und durch den Handel in Umlauf gebracht worden. Allein eine industrielle Erziehung, einen industriellen Beruf,

*) Das Zuckerrohr kam 1148 aus Asien nach Cypern und wurde von hier nach Sizilien und Spanien verpflanzt, die Kunst der Zuckersiederei fällt indeß in eine spätere Zeit.

eine industrielle Konkurrenz und Suprematie, wie sie unsre Gegenwart charakterisiren, haben weder Alterthum noch Mittelalter gekannt. Auch blieb der indische Handel passiv, d. h. er mußte mit barem Geld gedeckt werden, die europäische Industrie war noch nicht auf der Stufe, um fremde Welttheile mit ihren Fabrikaten zu beherrschen. Im Gegentheil es kamen indische Manufakte nach Europa. Am günstigsten stellte sich die Handelsbilanz mit dem Norden, hier fand noch der meiste Umtausch von Produkten gegen Fabrikate Statt und die Hansa, welche ihre Vortheile dabei recht wol erkannte, hat für die Begründung einer Manufakturkraft in den norddeutschen Binnenländern sich niemals bemüht.

Auch eine andre Wirkung, welche den Gang des Handels wesentlich umgestaltete, das Postwesen, äußerte sich in dieser Periode so gut wie nicht. Durch Boten, durch die eigenen Reisen der Kaufleute und ihrer Diener wurde das fehlende Hülfsmittel, obschon unvollkommen genug ersetzt. Freilich konnte man es bei den damaligen Zuständen eher entbehren, um so mehr, als man noch Nichts davon wußte. Der Einkauf und Absatz der Waren hatte vorgezeichnete Wege und feste Niederlassungen, die Märkte für den einen, wie für den andern ließen sich mit größerer Zuverlässigkeit bestimmen, die Konkurrenz war noch nicht so drückend, von kühnen und schnellen Spekulationen hing Erfolg oder Fehlschlag, Gewinn und Verlust noch nicht so entscheidend ab, als in unsern Tagen, wo allerdings der plötzliche Wegfall der Posten dem Handel geradezu Stillstand und Untergang bringen müßte. Dagegen ist der Mangel an Posten unzweifelhaft eine wesentliche Ursache, daß wir auch in diesem Abschnitt einen Kommissionshandel nach dem heutigen Sinne des Wortes kaum oder nur in schwachen Anfängen annehmen dürfen. Der Handel des Mittelalters mußte auf eigne Rechnung getrieben werden, wenn gleich das Kapital, mit welchem ein Geschäft gemacht wurde, bei Wei-

tem nicht immer ganz dem Unternehmer gehörte, zumal beim Seehandel, wo Bodmereiverträge sehr gewöhnlich waren. Der Unternehmer mußte Alles selbst und auf seine Gefahr besorgen, sich also entweder selbst aufmachen und die Waren begleiten oder einen zuverlässigen Diener mitschicken, oder feste Faktoreien und Kommanditen in den fremden Plätzen etabliren. Bei dem Mangel an merkantilischem Völkerrecht und dem allgemeinen Mißtrauen würde auch der Unternehmer keinem Kommissionär bei Berechnung der Preise und der Provision, keinem Dispacheur in Havariefällen getraut haben.

Die Erbauung Venedigs inmitten der Meeresfluten wendete seine Bewohner nothgedrungen der Schiffahrt und dem Handel zu. Daher und aus der Sicherheit der Lage erklärt sich vorzugsweise die vielhundertjährige Herrschaft dieser Stadt und ihr Uebergewicht gegen ihre italiänischen Rivalen. Beachtenswerth ist mit dem Wiederaufleben des Handels in Italien der gleichzeitige Aufschwung städtischen Gemeindewesens und deren freier Verfassungen. Genauer betrachtet sehen wir diese vorausgehn und aus ihnen als Ursache jene Wirkung entstehn. Ganz konnte dort der Faden des Zusammenhangs mit der alten Kultur nicht reißen, es blieben Erinnerungen, Ueberlieferungen und die Trümmerhaufen selbst forderten auf zum Nachdenken und Erforschen. Ungebeugt triumfirte die Sprache, die siegreichen Barbaren nahmen sie an und lernten mit den neuen Worten auch deren neue Begriffe kennen. Ihrerseits erfrischten sie mit ungeschwächter Naturkraft und Fülle den abgestorbnen Körper des alten Italiens und gaben ihm die Keime neues Lebens und frischer Thätigkeit zurück. Lage, Klima und der Lauf der Begebenheiten kamen fördersam zur Hülfe. Aus dem Alterthum her bestanden zumeist die Städte die es nur galt, wieder blühend und belebt zu machen, eine gütige Natur gab die geringe Mühe, welche menschlicher Fleiß wieder

auf sie verwendete, mit Zinseszinsen zurück und als die Kreuzzüge kamen und das Morgenland eröffneten, galt es nur die verlaßnen Bahnen von Neuem und mit den vermehrten und erweiterten Hülfsmitteln der Gegenwart zu betreten.

Mit Freuden begrüßen wir nach langen Jahrhunderten der Finsterniß, Unwissenheit, Rohheit und Gewalt das jetzt überall hervorquellende Licht der Aufklärung, Wissenschaft, Bildung und Gerechtigkeit. Und wie dort Armuth und Elend, so hier Wolstand und Reichthum in Begleitung. Italien gebürt der unläugbare Ruhm, auf dieser neuen Bahn vorauszugehn. Als das byzantinische Reich dem Andrang der türkischen Horden weichend zu Grund geht, sehen wir dieselbe Kultur in das Land zurückkehren, aus dessen Barbarei sie sich vor tausend Jahren flüchtete. Aber ergiebiger ist seitdem der Boden geworden und nicht mehr auf ein Land, auf ein Volk sich beschränkend, verbreitet sich die Civilisation über den ganzen Westen und Norden Europas und führt uns in eine weit umfassendere und mannigfachere Kulturepoche des Menschengeschlechts, als sie das Alterthum zu bieten vermochte.

III.

Wie in der Literatur- und Kunst-, so ist auch in der Handelsgeschichte der italiänischen Wiederherstellungsperiode zu gedenken. Venedig, Amalfi, Pisa und Genua sind ihre vorzüglichsten Illustrationen. Sie beginnt mit Ende des zwölften Jahrhunderts und erreicht ihren Höhepunkt in der Mitte des fünfzehnten, wo sie dann schnell abwärts geht, bis die Entdeckung der neuen Welt und des Sewegs nach Ostindien sie ganz zurückstellt. Jener Kreuzzug, in welchem Konstantinopel erobert und 65 Jahre lang zu

einem lateinischen Kaiserthum erhoben wurde, gab Venedig, das sich mit der Flotte wesentlich betheiligt hatte, den morgenländischen Handel fast ausschließlich in die Hände. Genua, das einige Zeit mit Venedig konkurrirte, mußte zuletzt der mächtigern Rivalin weichen. Seit dem Untergang des griechischen Reichs sah sich das übrige Europa für alle orientalischen Produkte auf die italiänischen Märkte verwiesen, wo später auch Gewerbe sich entfalteten, Fabriken gründeten und verschiedne Gesetze und Institute des Handels entstanden, welche weit und breit Geltung erlangten. Das Bürgerthum erstarkte, die Alleinherrschaft des unbeweglichen Vermögens wurde gebrochen, es entstand neben ihr eine Mitherrschaft des beweglichen, das reich aufblühende Städtewesen lockerte den Lehnsverband, der Kaufmannstand erhob sich von seiner zeitherigen Geringschätzung zu bürgerlicher Ehre und Bedeutung, man fing an ihn zu befördern und zu achten und es offenbaren sich die Elemente einer Handelspolitik, obgleich mehr in kleinen geschlossenen Korporationen und Kommunen, als im Bewußtsein einer nationalen Einheit.

Allein, wie Europa bekannter, bevölkerter und civilisirter geworden war, so blieb auch der Handel nicht mehr ausschließlich auf die südlichen und östlichen Länder beschränkt, sondern verbreitete sich nach Norden und Westen, wo er bald zu einer Blüthe und zu einem Umfang gelangte, daß er ungescheut mit Italien in die Schranken treten konnte. Freilich mußte er sich dort ganz aus sich selbst herausbilden, neu gestalten und hatte mit der Vergangenheit so gut wie keine Anknüpfung. Das Land war Urwald, Weide, Wüste, von alten Städten und Emporien war nicht die Rede, seine Geschichte beginnt erst mit dem Handel eine Kulturgeschichte zu werden. Das germanische Element tritt auch im Handel mit eigenthümlich schöpferischer Kraft auf, mit einer Kraft, die dem romanischen Element schon in dieser Periode gleich

kommt und in der folgenden, die neue Zeit umfassenden, es weit übertrifft.

Hier haben wir es nur mit der ersten Zeit zu thun. Bereits ist des Verdienstes gedacht worden, welches sich Karl der Große um verhältnißmäßige Belebung des Binnenverkehrs und Gewerbwesens in dem südwestlichen Deutschland und den Rhein abwärts erworben. Es lag auf der Hand, daß von hier aus sich der nächste, unmittelbar angränzende Verkehr mit Italien eröffnen und einrichten mußte. Die alten Militärstraßen über die Alpen wurden zugleich Handelsstraßen, auf denen die über Venedig und Genua eingehenden Waren des Morgenlandes nach Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und England versendet wurden. Da, wo diesseits der Alpen die Straßen sich kreuzten oder an Flüssen mündeten, wuchsen theils die aus der Römerzeit begründeten Niederlassungen rasch empor, theils entstanden neue Städte. Also war es mit Basel, Straßburg, Ulm, Augsburg, Regensburg, Nürnberg und vielen andern. Sie wurden die Märkte und Stapelplätze für die Aus- und Einfuhr der Waren, von ihnen gingen die Speditionen aus, die italiänischen Seeplätze hatten hier Kommanditen, welche sich später oft selbständig etablirten und Eigenhandel trieben, neben dem Handel blühten die Gewerbe auf und die gute Gelegenheit Arbeit zu finden und Geld zu verdienen, bevölkerte sie außerordentlich schnell und erzeugte in ihnen, analog den Verhältnissen der italiänischen Gemeinden, nebst großem Wolstand, selbst Reichthum zugleich jenen muthvollen, unabhängigen und freien Bürgergeist, den die Staatsklugheit der deutschen Kaiser wol zu schätzen und zu nutzen verstand, indem sie den Städten das Recht der sogenannten Reichsunmittelbarkeit ertheilten.

Auch auf dem Wasserweg die Donau hinab nach Konstantinopel unterhielten die schwäbisch bairischen Städte einigen direkten

Verkehr mit der Levante, deutsche Kolonien, welche in Siebenbürgen eingewandert waren, nahmen daran Antheil und besonders wurde diese Straße während der Kreuzzüge für Zufuhren von Munition, Waffen und Lebensmitteln mehrfach benutzt. Allein das eigentlich große Geschäft geschah durch den Zwischenhandel Venedigs und Genuas, welcher, außer den süddeutschen Städten seine Hauptemporien in den Niederlanden besaß und damit den Grund zu dem Handelsflor dieser Gegenden und mittelbar auch Englands legte.

Brügge und Antwerpen waren während drei Jahrhunderten für den Welthandel die größten Märkte Europas. Alle damals bekannten Handelsartikel und Industrieerzeugnisse strömten aus allen Ländern auf ihnen zusammen, und erhielten sich in reich assortirten Vorräthen, bis hieher sendeten die Italiäner die Waren des Orients und nahmen dagegen die Erzeugnisse des Nordens, darunter die schon damals viel berühmten Wollfabrikate Flanderns und Brabants. Der rege Verkehr so vieler Nationen brachte nicht nur den materiellen Wolstand des Landes rasch empor, sondern vermehrte auch das Kapital geistiger Kraft und Bildung. Der niederländische Handel bewegte sich in einer Freiheit, wie kein andrer, nirgends lasteten weniger Abgaben und Zölle, Privilegien und Monopole auf ihm, gleiche Rechte für Alle war der autonomische Grundsatz der Städte, so wie die weise Politik der Fürsten, welche in der allgemeinen Bereichrung und Wolfahrt ihre eigne erkannten und fanden. Und wäre dies auch nicht oder nur weniger der Fall gewesen, so mußte der niederländische Handel schon darum ganz andern Umfang und Werth haben, als der binnenländische der oberdeutschen Städte, weil er durch die Nähe des Meeres mit der Schiffahrt zusammenhing. Auf solchem Wege allein betheiligte sich der ganze skandinavische Norden, die Ostseeländer, England, und selbst das westliche Frankreich, und es läßt sich denken, daß eine so viele Länder umfassende Schiffahrt

kaum geringer sein mußte, als die im mittelländischen Meer beschäftigte. Allein während sie hier vielfach zersplittert nach den einzelnen Souveränitäten erscheint, sehen wir sie dort vertreten in einer politischen Einheit, vereinigt zu einem geschloßnen Bund für friedliche Betreibung ihrer Handelsgeschäfte, für Schutz und Trutz gegen Gewalt und eine lange Zeit allein herrschend und gebietend auf den nordischen Meeren und an ihren Küsten.

Die Kreuzzüge waren es auch hier, welchen der Nordosten Europas die Fortschritte seiner Kultivirung zu danken hat. Sie hatten den deutschen Orden ins Leben gerufen, welcher, um die Heiden zu bekehren, im dreizehnten Jahrhunderte Preußen eroberte und mit welchem der Schwerdtorden, der in Livland dasselbe Ziel verfolgte, eng verbunden war. Deutschen Ursprungs haben beide Stiftungen zur Belebung des deutschen Handels fördersam beigetragen. Die Produkte jener Länder wurden näher bekannt und erwiesen sich als geeigneter Gegenstand für eine Ausfuhr nach dem Westen und Süden, wogegen wieder von da sich lohnende Retouren in andern dem Nordosten bedürftigen Waren herausstellten. Ansehnliche Städte wurden an der deutschen Küste der Ostsee gegründet, die sich schnell bevölkerten und mit regem Sinn Handel und Schiffahrt betrieben. Nicht selten verbanden sie sich zu gemeinschaftlichen Unternehmungen, leisteten sich Beistand und Sicherheit und gaben also den ersten Anstoß zur Bildung jenes mächtigen Handelsbundes der Hansa, welcher sich bald über den ganzen Norden, Nordosten und Westen Europas ausbreitete und zu den bedeutsamsten und merkwürdigsten Erscheinungen in der Geschichte des Handels gehört. Er ist ein glänzendes Denkmal deutschen Gemeinsinns und der kräftigste Ausdruck des charaktervollen unternehmenden und ausdauernden Bürgerthums jener Jahrhunderte. Nie ist Deutschland wieder dermaßen gewaltig zur See aufgetreten, als wo die Hansa, zu ihrer kommerziellen Supremātie auch Kriegs-

flotten ausrüstete, vor denen sich manches Königreich achtungsvoll beugte. Da zu ihren Mitgliedern nicht allein Seeplätze, sondern auch Binnenstädte gehörten, so waren sie nicht nur Rheder und Frachtfahrer, sondern nahmen auch unmittelbaren Antheil am Eigenhandel, den sie durch zahlreiche Faktoreien und Filiale bis Rußland und Spanien ausdehnten.

Wie ausgezeichnet für die damaligen Verhältnisse die hansische Marine war, und wie tüchtige Seeleute ihr jene Inseln und Küsten lieferten, die seit der frühesten Normannenzeit bis auf die Gegenwart diesen Ruhm unverändert bewahren, für die Bereichrung der Weltkunde haben sie Nichts geleistet. Die Hansen waren Kaufleute, die sicher spekulirten, nicht Entdecker, welche die unwiderstehliche Anregung großer Ideen auf ungewissen Erfolg in die Ferne trieb. Darin glichen sie den italiänischen Handelsrepubliken, die sich eben auch auf bekannte Meere und Länder beschränkten, dieselben emsig ausbeuteten, monopolisirten und sich unterthänig machten, nur daß dort immer der einzelne Staat und meist feindselig gegen den andern, niemals die Gesammtheit eines nationalen Bundes auftrat. Der hauptsächliche Schauplatz der hansischen Thätigkeit waren die Nord- und Ostsee, deren Inseln und Kontinente. Ein vorzugsweises Ziel ihrer Fahrten war England, damals mehr Produkten- als Manufakturland, man führte seine Wolle aus, um sie in deutschen Fabriken zu Tüchern verarbeitet wieder einzuführen. In den Ozean hinaus wagte sich kein hansisches Segel und selbst der Gedanke, eine Expedition zur Erforschung ferner Meere, zum Aufsuchen der mehr und mehr zur Wahrscheinlichkeit sich gestaltenden Ahnung einer westlichen Durchfahrt nach Indien auszurüsten blieb dem Bunde fern.

England und Frankreich nehmen in dieser Periode der Handelsgeschichte nur einen untergeordneten Rang ein. Was das letztre Land betrifft, so theilte es in drei Jahrhunderten nach dem Ende

Roms bis zu Karl dem Großen ziemlich das gleiche Schicksal mit Deutschland, nur hatte den Barbaren das unter der römischen Herrschaft, zumal im Süden sehr angebaute Gallien mit seinen blühenden Städten, noch ein weiteres Feld der Zerstörung dargeboten. Seit der Bekehrung Chlodwigs zum Christenthum wurden zahlreiche Klöster und Abteien gegründet, welche wolthätigen Einfluß auf Wiederbelebung der Bodenkultur ausübten. Besonders aber war es Karl der Große, welcher dieselbe, wie in Deutschland eifrig förderte, nicht minder Handel und Gewerbe soweit es für seine Zeit möglich war. Lyons Industrie steigt bis zu ihm hinauf und die Messen von Troyes und St. Denis verdankten ihm Erweitrung und Sicherheit ihres Geschäftskreises. Wie viel der große Fürst geleistet, zeigte sich erst unter seinen schwachen und unfähigen Nachfolgern. Frankreich, nunmehr als selbständige Monarchie aus dem großen Frankenreich hervorgegangen, sank in tiefen Verfall. Von Außen Einfälle und Erobrungen der Normannen, im Innern anarchische Ueberhebung mächtiger Vasallen, Herabwürdigung der königlichen Gewalt und Mangel jeder Centralisation, hielten das Land politisch, wie nationalökonomisch über alle Maßen zurück. Erst die Kreuzzüge, woran Frankreich vorzugsweisen Antheil nahm, brachten darin einige Beßrung hervor. Sie dienten dem König, um sich von den Banden eines übermächtigen Feudaladels einigermaßen zu befreien, und in den Städten einen dritten Stand, den Bürgerstand, als Gegengewicht zur Aristokratie hervorzurufen. Kein unbeträchtlicher Theil des Adels ging in den Kreuzzügen mit Leben und Vermögen zu Grund, während die Städte sich mehr und mehr durch den Handel bereicherten, den die Befriedigung der neuen Bedürfnisse, erwachsen aus der Bekanntschaft mit dem Morgenland und dessen Produkten, verlangte.

Unmittelbare Verbindungen mit der Levante unterhielt wol nur Marseille, nebst Cadix die älteste Handelsstadt Europas, die in den

dritthalbtausend Jahren ihres Bestehens nie ganz aus den kommerziellen Annalen verschwindet, wenn auch ihr Name dort heller, da matter strahlt. Eine unvergleichliche Lage sicherte ihr in dem wildesten Völkersturm so viel Handel, als selbst Barbaren nicht ganz entbehren können, und dem Verkehr zwischen den Küsten Spaniens, Frankreichs, Italiens und der inneliegenden Inseln kann Marseille auch in jenen Zeiten, wovon uns die Geschichte nichts Bestimmtes meldet, niemals entfremdet gewesen sein. Da ein großer Theil der Kreuzfahrer aus seinem Hafen den Weg nach Palästina nahm, so wurde es ihm sehr leicht gemacht, mit seiner alten morgenländischen Heimath in neue Verbindungen zu treten. Die Tempelritter allein hatten das Recht, jährlich 6000 Pilger in Marseille einzuschiffen, und es läßt sich daraus erkennen, wie groß der Zug der Frommen sein mußte, der über seinen Hafen ging. Gewöhnlich segelten zwei vereinigte Flotten nach den syrischen Küsten ab, die eine im Frühjahr, die andre im Herbst. Von jedem Passagier erhob die Stadt eine Abgabe von 12 Denaren. Vor der Abfahrt wurden die Schiffe von Sachverständigen untersucht und die Kapitäne mußten sich verpflichten, für die Pilger im gesunden wie kranken Zustand, in Leben wie Tod Sorge zu tragen. Jeder Pilger durfte auf einen 6½ bis 7 Fuß langen und 2½ Palmen hohen Schlafraum Anspruch machen. Marseille erhielt in dem christlichen Königreich Jerusalem gleiche Vorrechte mit den italiänischen Staaten und gründete in den syrischen Küstenplätzen blühende Niederlassungen. Von dort machte es direkte Einfuhren der levantiner Produkte, doch scheint es auch auf den italiänischen Zwischenplätzen eingekauft zu haben. Wolle zur Verarbeitung in den Fabriken Languedocs holte es aus den Barbaresken. Sein Geschäft war in gedeihlicher Entwicklung, als die Stadt gegen Ende der Kreuzzüge von dem Grafen der Provence Karl von Anjou in Besitz genommen und damit ihrer zeitherigen politischen Selbständigkeit ein Ende gemacht wurde. Der neue

Herrscher erkannte ihre Bestimmung so wenig, daß es seiner von innern Parteikämpfen und äußern Kriegsdrangsalen begleiteten Regierung zu danken ist, wenn Marseille die Herrschaft über die westlichen Theile des Mittelmeers an Genua verlieren mußte und überhaupt in seinem Handelsflor so zurückging, daß während zwei Jahrhunderten Montpellier, Aigues Mortes und Avignon, ihm an Umfang und Bedeutung der Geschäfte, nicht minder als an Reichthum und Macht weit vorausstanden. Eigenhandel scheinen indeß diese Städte wenig gehabt zu haben, der Markt des südlichen Frankreichs sowol was Ein- als Ausfuhren betrifft, befand sich vorzugsweise in den Händen der Italiäner, welche seit Verlegung der päpstlichen Residenz nach Avignon in Masse eingewandert waren und überall Comtore und Niederlagen eingerichtet hatten. Unter dem Namen „Lombarden" betrieben sie nebst den Juden ansehnliche Geld- und Bankgeschäfte, und wirkten bei dem großen Umfang ihrer Mittel auch belebend auf Gewerbe und Industrie, welche sich in Languedoc und Lyonnais mehr und mehr entwickelten und mit ihren Fabrikaten die Messen von Beaucaire beschickten.

Aehnliches wie im Süden die Nähe Italiens, doch beschränkter, weil unterbrochen durch die häufigen Kriege mit England leistete im Norden die Nähe Flanderns. Die Wollenmanufakturen Frankreichs in den nördlichen Departements stammen aus jenen Zeiten. Troyes, die Hauptstadt der Champagne war durch seine Messen für den Norden, was Beaucaire für den Süden. Auch des Weinhandels der westlichen Seestädte ist zu gedenken, schon damals waren die Weine von Bordeaux im Norden sehr gesucht und gehörten zu den regelmäßigen Frachten hansischer Schiffe.

Dessenungeachtet steht Frankreich in der Handelsgeschichte dieser Periode weit unter Italien Deutschland und den Niederlanden. Seine Städte erhoben sich nie zu der Macht, dem Ansehn und Reichthum der Hansestädte, seine Industrie war nur ein mat-

ter Abglanz der niederländischen, sein Seehandel in den Händen der Hansen und Italiäner und seine Schiffahrt damit im Vergleich nicht der Rede werth. Erst mit Ludwig XI., dessen eiserner Despotismus den Widerstand der Kronvasallen zertrümmerte und das durch glückliche Erobrungen vergrößerte Land in der Einheit absoluter Alleinherrschaft centralisirte, betritt Frankreich die Bahn der Größe und des Ruhms, auf welcher wir ihm im nächsten Abschnitt begegnen werden.

Ganz dasselbe gilt auch von England. Obgleich schon im Alterthum von den Föniziern und Karthagern besucht und unter der Römerherrschaft im Ackerbau sehr fortgeschritten, wurde es nicht minder von dem Strom der Völkerwandrung erfaßt und in die allgemeine Barbarei verstoßen. Erst unter Alfred dem Großen, begegnen wir wieder Spuren von Kultur, welche durch das Christenthum im Land ausgestreut, von jenem Fürsten in ähnlicher Weise gepflegt wurde, wie es Kaiser Karl im Frankenreiche that. Wenn um diese Zeit von einer angelsächsischen Schiffahrt gesprochen wird, die sich selbst bis ins Mittelmeer ausgedehnt habe, so wäre es doch unendlich fehl gegangen, wollte man davon auf einen blühenden Zustand des englischen Handels schließen. Wir haben bei den Normannen gesehn, was dieser Handel bedeutete, er war Seeräuberei, maritime Abenteuerlichkeit, das Ende der Völkerwandrung zu Wasser. Da die Erobrer Britanniens die Angeln und Sachsen, den Normännern nah verwandt, von jeher Meeresbewohner und dem Seeleben vertraut, zu ihrem neuen Vaterland eine Insel erwählt hatten, wohin sie doch nur zu Schiff gelangen konnten, so begreift sich wol, daß sie ihrem Elemente treu verblieben und sei es allein oder in Begleitung der Normannen, zu Zeiten eine Fahrt bis in die mittelländischen Gewässer wagten und mit dortigen Produkten beladen nach Haus zurückkehrten. Allein

diese Vorgänge stehen ganz isolirt und haben mit dem Betrieb eines kaufmännischen Geschäftes nichts gemein.

Wie gering auch die Fortschritte waren, welche während der angelsächsischen Herrschaft die Künste und Arbeitsweisen des Friedens, zumal Viehzucht (Schafe), Ackerbau und Bergbau (Zinn und Blei) gemacht hatten, sie wurden durch die normännischen Erobrer beinahe wieder in die alte Barbarei zurückgeworfen. Dieselben verachteten jede andre Beschäftigung, als die des Krieges und der Jagd und bedrückten den Grundbesitz mit schweren Abgaben. Und doch wie stark der Drang der Unterdrückung war, die Widerstandskraft des germanischen Elements, der ihm innewohnende Geist freier Selbständigkeit dauerte dagegen aus. Die Quelle der ganzen künftigen Handelsgröße Englands ist nirgends anders zu suchen, als in der Magna charta, welche für Gesetz und Recht der Grundpfeiler bereits zu einer Zeit wurde, wo in den Staaten des Kontinents kirchlicher und weltlicher Despotismus die Völker knechtete und vorzüglich in Deutschland dieselben nationalen Institutionen zerstörte, welche sich in England unversehrt zu erhalten wußten. In der Weise wie die Barone dem König Johann im Jahre 1215 die Verfassungsurkunde abtrotzten, erkennen wir bereits die Merkmale jenes wunderbaren Triebs zur Assozirung und Gemeinsamkeit des Handelns, welchen später in allen Verrichtungen des staatsbürgerlichen und sozialen Lebens die staunenswerthesten Erfolge krönten.

Die Feststellung des Rechtszustandes in England verschaffte auch der Kultur wieder Eingang. Die den ersten Erobrern folgenden Generationen modifizirten sich vielfach und gewiß hat England in der eigenthümlichen Abwägung und Ausgleichung, womit die Anfangs so verschiednen Stämme und Stände sich begegneten, das bis auf die Gegenwart bewährte Fundament seiner staatlichen Ordnung gefunden. War die Macht der Könige beschränkt, so bildete

sich in den Stadt- und Landgemeinden gar bald ein dritter Stand heraus, welcher rein germanischen Ursprungs, seinerseits den feudalen Uebergriffen der normannischen Baronen entgegentrat. Auch der Hierarchie war in England eine bei Weitem engere Gränze gezogen, als auf dem Kontinent.

Es ist hier nicht der Ort, auf die Verfassungsgeschichte Englands näher einzugehen, aber wir würden uns den begründetsten Vorwürfen aussetzen, wollten wir ihr den vollen organischen Einfluß irgend schmälern, welchen sie auf die Handelsgeschichte des Landes genommen hat. Einzelne Artikel der Magna charta beziehen sich direkt auf den Handel, indem sie Gleichheit des Maßes und Gewichtes vorschreiben, gewissen Städten, darunter London, ihre Privilegien bestätigen und dem Handel der Kaufleute, sowol im Inn- als Ausland Erleichtrungen gewähren.

Dennoch kommt der englische Handel in dieser Periode nicht viel über seine Anfänge hinaus. Er hatte mit zu mächtigen Rivalen zu kämpfen, welche theils durch ihre Lage, theils durch frühere Kultur, theils durch größre Mittel und Kräfte ihm voraus waren, wie die Italiäner, die Niederländer und Hansen. Die beiden letzteren herrschten zugleich durch ihre industrielle und maritime Uebermacht. Denn wol ist es interessant, dasselbe England, dessen Fabriken jezt alle Weltmärkte ausbeuten, dessen Merkantil- und Kriegsflotten jezt alle Meere bedecken, damals der flandrischen Industrie tributpflichtig, ihr die Rohprodukte, vornemlich Wolle liefern und dagegen die daraus verfertigten Stoffe zurücknehmen zu sehen. Auch florentiner Kaufleute standen mit reichen englischen Klöstern in Verbindung und kauften ihnen auf ein oder mehre Jahre die Schafschuren ab. Der englische Seehandel war zum größten Theil in fremden Händen, vornemlich in den Händen der Hansen, welche sich außerordentlicher Privilegien erfreuten, in London große Etablissements besaßen und die englischen Kaufleute

kaum für den Betrieb des innern Handels aufkommen ließen. Die stärkste Bewegung der hansischen Flagge fand in englischen Häfen Statt, ihre Schiffe schlugen für mehre Könige siegreiche Seeschlachten, wogegen sie nicht minder diese selbst zu Zeiten ihre Gewalt fühlen ließen.

Unmittelbarer von den Einheimischen wurde der Verkehr mit Frankreich betrieben, dessen nördliche Provinzen unter englischer Botmäßigkeit standen. Von dort führten sie hauptsächlich Wein ein, der Hauptartikel der Ausfuhr blieb Wolle, wofür bestimmte Stapelorte, Brügge, Antwerpen, zuletzt Calais angezeigt waren. Wie bedeutenden Werth diese Ausfuhr hatte, ergibt sich aus einer amtlichen Schätzung vom Jahre 1354, welche sie auf 277000 Pfd. St. veranschlagt, während der Werth der andern Ausfuhrartikel (Getreide, Leder, Blei und Zinn) noch nicht die Summe von 16400 Pfd. St. erreichte. Einigen Erwerb gaben auch die Fischereien, doch konkurrirten darin nicht minder die Fremden, vor allen die Niederländer und Hansen. Die Steinkohlenwerke von New-Castle waren bereits im vierzehnten Jahrhundert bekannt, doch blieb bei dem großen Reichthum von Wäldern Holz das übliche Brennmaterial. Die Eisenindustrie befand sich noch in ihren Anfängen.

Bedeutsam in der frühen Handelsgeschichte Englands ist die Regierung Eduards III. Dieser Fürst war der Meinung, daß es vortheilhafter sei, die Wolle, statt sie auszuführen, im Lande selbst zu verarbeiten und ließ zu diesem Zweck eine große Anzahl geschickter Arbeiter aus Belgien kommen. Damit pflanzte er den Keim für die industrielle Größe der Zukunft, die Fabriken begünstigt durch freiwillig zunehmende Einwandrungen blühten schnell empor und bereits zu Ende unsres Zeitraums versehen die englischen Tuche nicht nur das einheimische Bedürfniß, sondern gelangen bereits in ansehnlichen Partien zur Ausfuhr. Bristol, dann Lon-

von wurden die Hauptplätze des Gewerbes. Der Wollsack, der dem Lordkanzler unterliegt, ist das bedeutungsvolle Symbol der beginnenden Handelspolitik. Dennoch bleiben im Ganzen Ackerbau und Viehzucht überwiegend, denn englische Erndten versahen damals den Kontinent mit Getreide, und wenn auch die inländischen Kaufleute am auswärtigen Handel sich nach und nach zu betheiligen anfangen und in Gesellschaften *) zusammentreten, um die Fremden zu verdrängen, so gehört doch die Austreibung der Hansen, der eigentliche Aufschwung einer Nationalindustrie und vor Allem die Herstellung einer nationalen Schiffahrt der nächsten Periode zu. Mit der Schiffahrt sah es trotz der insularischen Lage noch sehr mangelhaft aus, sie war sogar gegen die Zeiten Alfreds zurückgegangen, und beschränkte sich vorzugsweise auf die nahen Küsten Frankreichs. Spanien und Portugal standen schon während des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts in lebhaftem Verkehr mit England, und dennoch sah man nur selten in ihren Häfen englische Schiffe, im Mittelmeer erschienen sie gar nicht mehr, im Norden ließ sie die Hansa nirgends aufkommen, und wenn gleich die Regierung durch Gesetze, so z. B. Richard II. durch eine Art Navigationsakte zu helfen suchte, so waren eben die Gesetze den damaligen Verhältnissen des Landes nicht angemessen und blieben wirkungslos. Erst mit Eröffnung des Ozeans erhebt sich die englische Marine in staunenswerther Schnelligkeit.

IV.

Mit jeder Stufe, welche Handel und Schiffahrt seit den Kreuzzügen emporsteigen, rückt uns das große Weltereigniß näher, die

*) Thomas v. Beket Brüderschaft, die Stapelkaufleute, welche für Kauf und Verkauf der Waren an dem vorgeschriebnen Stapelort sich vereinigten, die Gesellschaft der merchant adventurers.

Schiffe auf dem biskayischen Meerbusen, vornemlich mit dem Fischfang beschäftigt.*) Bilbao war dort der wichtigste Platz und führte von dem in den Gebirgen gewonnenen Eisen ansehnliche Quantitäten seewärts aus. Zu größrem Umfang gelangte die spanische Schiffahrt, als Arragonien und Katalonien zu Macht und Selbständigkeit gelangten. Vor Allem erhob sich Barcelona zu dem vornemlichsten Stapelplatz des spanischen Handels, wohin auch die Mauren ihre Erzeugnisse brachten. Unter den Gegenständen der Ausfuhr erscheinen Wolle und in Segovia daraus bereitete Tuche. Doch war die Wollproduktion Spaniens zur damaligen Zeit England weit untergeordnet, ja es soll die kastilische Schafzucht erst durch eine Heerde verbessert worden sein, welche die Tochter des Herzogs von Lankaster dem Sohne Johanns I. von Kastilien als Mitgift in das Land brachte. Die nächste Verbindung unterhielt die Stadt mit Italien zumal Genua und Pisa, welche hier zahlreiche Faktoreien einrichteten, aber sie verkehrte auch direkt mit dem nördlichen Afrika bis Egypten, später gegen das Ende des 13. Jahrhunderts sogar bis Kleinasien und Konstantinopel, wo sie mit den Genuesen und selbst Venezianern konkurrirte und deshalb in häufige Fehden gerieth. Außerhalb der Meerenge von Gibraltar gingen katalonische Schiffe bis England und die Niederlande, und tauschten auf den Märkten von London, Brügge und Antwerpen die Produkte des Südens und Nordens gegen einander um. An diesem nordischen Verkehr nahm auch die kastilische Flagge reichen Antheil, nachdem Sevilla durch Ferdinand den Heiligen 1248 den Mauren entrissen worden war, eine Erobrung, wobei wir auch zuerst einer spanischen Kriegsflotte begegnen, welche die Biskaier ihrem König gestellt hatten. Die Handelsmarine Barcelonas stand weder Venedig noch Genua nach. Im Gegentheil,

*) Die Biskaier sollen auch zuerst den Wallfischfang getrieben und unter Elisabeth die Engländer darin unterrichtet haben.

sie wurde von beiden Handelsrepubliken vorzugsweise als Frachtfahrer gesucht und zu den weitesten Reisen, wie nach Flandern und England verwendet. Jakob I. von Arragonien verlieh der Stadt mehrfache Privilegien, welche den Unternehmungsgeist belebten, sowie Handelsgesetze und eine Hafenordnung, welche sich bald als so vortheilhaft erwiesen, daß sie häufige Nachahme fanden. So sehen wir in Barcelona frühzeitig alle Einrichtungen, welche eine Seehandelsstadt ersten Ranges bezeichnen, geräumigen und geschützten Hafen, Schiffswerften, Magazine, Arsenal, Börse u. s. w. Ihre Blüthe dauert bis Ende des 15. Jahrhunderts. Besonders günstig wirkte die Besitznahme Siziliens durch die Könige von Arragonien (1282), welche die Ausfuhr der reichen Produkte dieser Insel in ihre Hände brachte. Früher bereits waren die Balearen mit Arragonien vereinigt worden (1213) und von dort erhielten die spanischen Schiffe ihre vortreffliche Bemannung und Leitung. Die Insel Majorka galt als die erste nautische Schule jener Zeit, man verfertigte dort nach arabischer Anweisung die Instrumente und Seekarten, so gut die damalige Schiffahrt davon Kenntniß hatte, und derselben bedurfte.

Allein noch ist ein Land auf der pyrenäischen Halbinsel, welches in der Handelsgeschichte dieser Periode gleich großen, wenn nicht größeren Ruhm verdient, als Spanien. Ihm gebürt die Initiative der atlantischen Fahrten und maritimen Entdeckungsreisen gegen Westen und Süden und ausgezeichnet vor Allem ist, daß während die Machthaber andrer Staaten im Kriegs- und Feudalwesen, in roher Gewalt und eitlem Gepränge, meist lieber im Zerstören, als im Aufbauen sich gefielen, seine Regenten nach der friedlichen Bürgerkrone strebten, den dritten Stand zu politischen Rechten emporhoben, Handel und Schiffahrt nicht nur pflegten und schützten, sondern ihnen selbst in eigner Person die neuen Bahnen aufsuchten und verfolgten. Dieses Land ist Portugal. Im

Alterthum und ersten Jahrtausend nach Christus die Geschicke Spaniens theilend wurde es erst 1109 unter Heinrich von Burgund ein unabhängiges Reich. Ein schmaler Küstenstrich durch die Lage jenseits der Meerenge von Gibraltar von dem mittelländischen Verkehr getrennt mußte sich der Thätigkeitstrieb der Nation der See zuwenden, welche nach Westen endlos sich vor ihren Augen ausbreitete und die Ahnungen einer dahinter sich bergenden neuen Welt mächtig anregte.

Die portugiesischen Könige trachteten daher vor Allem nach Gründung einer Marine, sie widmeten der Schiffahrt und dem Seehandel ihre vorzüglichste Sorgfalt. Lissabon, an der Mündung des Tajo, des größten Flusses der Halbinsel gelegen, wurde zum Mittelpunkt eines Handels erhoben, welcher durch weise Gesetze und für jene Zeit zweckdienliche Privilegien und Prämien bereits gegen Ende des vierzehnten Jahrhunderts zu außerordentlicher Blüthe gelangt war. Die mancherlei Vorrechte und Freiheiten zogen viele fremde Kaufleute, vornemlich Italiäner herbei, und unter diesen zeichneten sich wieder die Genuesen aus. Mit ihrer Hülfe entwickelte und bildete sich die portugiesische Marine und brachte es bald dahin, daß sie in Ein- und Ausfuhr die Konkurrenz fremder Flaggen verdrängte. Wol noch ansehnlicheren Verkehr als mit Italien unterhielt Portugal mit England, wohin es schon damals seine Weine sandte. Die portugiesischen Kaufleute waren unter denjenigen, welche der Schutzbrief des englischen Königs Eduard I. im Jahre 1303 ausdrücklich für den Handel mit und in England berechtigte und fünfzig Jahre später wurde zwischen beiden Ländern ein Handels- und Schiffahrtsvertrag geschlossen. Nicht minder erschienen die Portugiesen in den niederländischen Häfen und hatten in Brügge ihre eigne Faktorei.

Indeß mit diesem Allem wäre der Ehrenplatz, welchen Portugal in der Geschichte des Handels einnimmt, nicht zu verdienen

gewesen. Dazu bedurfte es ganz andrer Ansprüche, Ansprüche, welche sich weder auf den beschränkten Kreis bereits mehr oder minder bekannter Dinge, noch auf lokale Wirkungen, sondern auf Eröffnung neuer Bahnen, auf schöpferische Umbildung aller zeitherigen Verhältnisse gründeten und Resultate von universeller Bedeutung in sich faßten.

Mit dem Infant Heinrich, bekannt unter dem Namen des „Seefahrers“, beginnen die glänzenden Annalen der portugiesischen Seemacht. Ausgerüstet mit den für die damalige Zeit vollkommensten Kenntnissen und Hülfsmitteln, mehr als jede andre an die gewaltigen Erscheinungen des Ozeans gewöhnt, in der Schiffahrtskunde durch lange Uebungen erprobt und gereift und dabei von einem wunderbaren Forschungsgeist beseelt, verläßt sie jetzt die alt herkömmlichen bekannten Küstenfahrten und wagt sich vertrauend auf ihren Stern hinaus in die offne See und in deren vom Aberglauben und von der Unwissenheit mit Schreckbildern erfüllte Geheimnisse. Allerdings hatte sich da und dort und vornemlich in Italien manche Leuchte der Wissenschaft heller entzündet, festere Systeme waren aus den geografischen Hypothesen der Alten und den praktischen Erfahrungen der Araber hervorgegangen, die Kugelgestalt der Erde galt außer Zweifel und aus dem erzwungnen Widerruf Galileis brach siegend die Wahrheit durch. Indeß diesen Theorien und Systemen fehlte bis jetzt eben die Hauptsache, — die lebendige That. Und sie zuerst gewagt und bleibende Erfolge davon gewonnen zu haben, bleibt das unsterbliche Verdienst Heinrichs von Portugal. Die Grundidee, welche alle seinen Expeditionen unterlag, war keine andre, als zu Wasser Indien zu erreichen. Mit Nordafrika, soweit es unter maurischer Oberherrschaft stand, also bis zum heutigen Marocco und den Gränzen der Wüste Sahara, unterhielt das nahe Portugal schon frühzeitige Verbindungen. Es galt zunächst nur von dem zuletzt

erreichten Punkte immer weiter südlich zu schiffen und so bis zur Spitze des afrikanischen Welttheils zu gelangen. Daß von dort das Meer sich ostwärts bis Indien ausbreite, wußte man aus den arabischen Schriften und auch die von den Föniziern in umgekehrter Weise d. h. von Osten nach Westen unternommne Umschiffung Afrikas gab einen nicht unwichtigen Anhaltspunkt. Desgleichen ist hier auch der Karthager zu gedenken, welche, wie wir im ersten Abschnitt zeigten, mehrfache Fahrten längs der Westküste Afrikas unternommen hatten. Indeß auch das Wenige, was das Alterthum davon gekannt haben mag, war in dieser Zeitepoche bis auf dunkle Erinnerung und Tradition verloren gegangen und was die Araber vollbrachten, stand vereinzelt da, kam nie zu allgemeiner Kenntniß und Benutzung und verschwand gleichfalls mit dem Sinken ihrer Herrschaft.

Man darf daher wol sagen, daß die Portugiesen hier so gut wie ein neues Feld betraten. Ihre Entdeckungsfahrten geschahen bei Weitem plangemäßer und bewußter des Zieles, wornach sie strebten, als dies bei den vorhergehenden Versuchen möglich war. Nicht minder ist die damalige Weltlage in Betracht zu ziehen, welche ein durchaus andres Aussehen hatte, als im Alterthum und selbst noch zur Zeit der Araber, wo der Westen und Norden Europas an Bildung, Macht und Bevölkerung weit gegen den Osten und Süden zurückstanden. Nothwendig mußten sich daher jetzt ganz verschiedne und bleibende Resultate ergeben.

Heinrich der Seefahrer führte den von seinen Vorgängern auf ihn überkommnen Kampf mit den Arabern an der Nordwestküste Afrikas weniger zu Land, als zur See fort. Er that dies vornemlich in der Absicht, um seine Leute mehr und mehr an den Anblick des Ozeans, der in dem Volksglauben noch immer für unbeschiffbar galt, zu gewöhnen und sie mit seinen Erscheinungen vertraut zu machen. Die ersten Expeditionen wurden um das Jahr 1415

ausgesendet. Es war ihnen vorgezeichnet, immer längs der Westküste langsam vorzudringen und genaue Untersuchungen anzustellen, welche den Nachfolgenden nützlich werden konnten. So ging Heinrich schrittweise, aber plangemäß zu Werk und trachtete nach festen Ergebnissen. Ein heftiger Sturm verschlug die im J. 1419 ausgesendete Expedition nach der Insel Porto Santo. Dieses scheinbare Mißgeschick führte zur Wiederentdeckung Maderas, Wiederentdeckung, insofern aller Wahrscheinlichkeit nach schon die Karthager die kanarischen Inseln kannten. Die Portugiesen legten hier sofort eine Kolonie an, verpflanzten dahin das Zuckerrohr und den Weinstock und sahen sich durch überraschend schnellen Erfolg belohnt. Auch wurde Madera eine Station für ihre Entdeckungsfahrten an der Küste Afrikas, welche mit neuer Energie und gestärktem Vertrauen ihren Fortgang nahmen. Der Admiral Gilianez umschiffte 1432 das Kap Non, 1433 das Kap Bojador, Nuno Tristan 1440 das Kap Blanco und gelangte das Jahr darauf bis zur Insel Arguin, von wo er die ersten Neger nebst Gold nach Lissabon zurückbrachte. Im J. 1446 entdeckte Denis Fernandez das grüne Vorgebirge und bald darauf die Inseln desselben.

Der Tod des Infanten Heinrich (1460) unterbrach nur auf kurze Zeit diesen glänzenden Cyklus. Die Aufmerksamkeit der Welt war angeregt, von allen Orten strömten Männer der Wissenschaft, kaufmännische Spekulanten und waghalsige Abenteurer in Lissabon zusammen, die sich auf irgend eine Weise betheiligen wollten. Die in den neu entdeckten Ländern angelegten Kolonien wuchsen rasch und gedeihlich empor und es bildeten sich verschiedne Handelsgesellschaften, welche in der Hoffnung gewinnreichen Verkehrs weitre Entdeckungen unterstützten. Besondre Anziehung übte Guinea wegen seines Goldstaubs.

Neuen Umfang und das Ziel selbst d. h. die Umschiffung

Afrikas gewannen die Entdeckungsfahrten unter der ebenso einsichtsvollen, als thatkräftigen Regierung Johanns II. in den letzten zwanzig Jahren des fünfzehnten Jahrhunderts. Mit den Erfolgen wuchs das Vertrauen, das Meer verlor nach und nach seine Schrecken, man fing an die Küsten zu verlassen und sich in die offne See zu wagen. Nicht minder erweiterten sich durch manche neue Erfindung die Hülfsmittel der Schiffahrt, zumal die astronomischen und mathematischen. Das Astrolabium, das Meteoroscop, die Deklinationstafeln, die neuen Konstruktionsweisen des Kompasses stammen aus jener Zeit und erinnern an Namen, wie Regiomontanus, Beheim, Toskanelli u. A. In Portugal fand die Schiffahrtskunde auch eine vorzüglich wissenschaftliche Pflege und die von Heinrich begründete Seeakademie wurde die Musteranstalt für ganz Europa.

So mit geistigen und materiellen Kräften reich ausgestattet vollendeten die Portugiesen ruhmvoll das begonnene Werk. Im J. 1476 passirten sie die Linie und Diego Cam gelangte 1485 bis zum Fluß Zaire im Königreich Congo und bis zum Vorgebirge St. Augustin, 10. Grad südlicher Breite. Zwei Jahre darauf drang Alfons Aveiro bis Benin (16. Grad s. Br.) vor. So kam man der Südspitze Afrikas immer näher und näher. Die eigentliche Entdeckung derselben, wenn man sie nicht schon den Arabern zuschreiben will, welche sie vielleicht von Osten her erreichten, gebürt dem Bartolomäus Diaz. Derselbe war sogar unbewußt darüber hinausgefahren und fand es erst auf seiner von der meuterischen Schiffsmannschaft erzwungnen Rückkehr 1487. Er landete in der Tafelbai und errichtete daselbst das Signal von St. Filippo. Allein die eigentliche Umschiffung und die direkte Fahrt nach Ostindien geschah zehn Jahre später unter Vasco de Gama. Dieser verließ mit sechs Schiffen am 8. Juli 1497 Lissabon und landete am 18. Mai des folgenden Jahres in Kalikut

an der Küste von Malabar. Am 19. Juli 1499 traf er auf demselben Wege wieder in Portugal ein. Jetzt endlich war das große Problem des Seewegs nach Ostindien gelöst und von nun an die unveräußerliche Errungenschaft der Weltgeschichte rechtfertigte das „stürmische Vorgebirge“, wie es Diaz anfänglich genannt hatte, glänzend den ihm von König Emanuel gegebenen Namen „der guten Hoffnung.“ Unter diesem erleuchteten Fürsten setzten die Portugiesen die neue Laufbahn mit Eifer, Thätigkeit, Geschick und Glück fort. Sie erlangten in Indien nicht nur eine kommerzielle, sondern auch politische Herrschaft, indem sie erobernd auftraten und ein Reich gründeten. Eine Reihe der ausgezeichnetsten Männer folgte sich in der Verwaltung desselben, Männer, die in seltner Weise Handelsgeist, militärische Taktik und Staatsklugheit mit Vaterlandsliebe, Humanität und Uneigennützigkeit paarten.

Die Behauptung, das Problem des Seewegs nach Indien sei mit der Umschiffung Afrikas gelöst worden, bedarf indeß einer gewichtigen Modifikation, insofern man das Problem dermaßen zu verstehen hat, daß Indien von Europa aus durch eine direkte Schiffahrt nach Westen erreicht werden könne. Wie bewunderns- und dankenswerth daher auch die Verdienste der Portugiesen sind, für das entscheidungsvollste Ereigniß der Weltgeschichte, für die Entdeckung der andern Hemisphäre, müssen wir uns nach einer andern Seite umsehen. Der Infant Heinrich allein ließ seinen forschenden Blick auch gegen Westen schweifen und sandte im J. 1431 unter Cabral eine Expedition ab, welche nach und nach die ganze Gruppe der Azoren entdeckte. Darauf beschränkte sich aber auch die atlantische Fahrt der Portugiesen, denn nach Heinrichs Tod richteten sie ihr ausschließliches Augenmerk und alle ihre Anstrengungen auf die Entdeckungen längs der Küste Afrikas, wo mit jedem weitern Vordringen sich zugleich ein lohnender Handel

mit Negern, Gold und Gewürzen entwickelte. Vermeinend, im alleinigen Besitz und auf dem rechten Wege zu sein, erklärt es sich, wie selbst der sonst ebenso intelligente als unternehmende König Johann II. von den „überseeischen“ Fahrten gen Westen Nichts wissen wollte und einen Kristof Kolumbus als Charlatan abweisen konnte.

Die Wiederauflebung der Wissenschaften erneuerte in Italien auch das Studium der alten Schriftsteller. Ganz besonderes Interesse erweckten jetzt die geografischen und mathematischen Werke des Herodot und Strabo, des Eratosthenes und Ptolomäus, nebst der arabischen Litteratur in diesem Zweig, desgleichen die Reisebeschreibungen eines Marco Polo und die Missionsberichte heiliger in das Innere Asiens und bis China geschickter Männer. Die positiven Erfolge, welche sich in den portugiesischen Entdeckungen kund gaben, mußten die letzten Zweifel und Dunkelheiten entfernen und die uralte Idee der westlichen Durchfahrt nach Indien, als dem letzten Ziel alles Strebens, zur Ueberzeugung entwickeln. Hätten die italiänischen Handelsstaaten die Theorien und Pläne ihrer großen Landsleute zu erkennen und zu würdigen verstanden, hätten sie nicht verblendet genug auf die Unverlierbarkeit ihres östlichen Handels nach Indien gepocht, sie würden bei dem damaligen Umfang ihrer Mittel und Kräfte den Portugiesen empfindliche Konkurrenz bereitet und den Entdecker Amerikas nicht schnöde entlassen haben, als er zuerst vor allen andern seine Vaterstadt Genua um Hülfe zur Ausführung seines Werkes anging. Statt dessen sahen sie den Portugiesen gleichgültig zu, wie sie von Stufe zu Stufe vorwärts drangen und kamen zur Erkenntniß des Versäumten, als es bereits zu spät war.

Es ist hier nicht der Ort zu einer Biografie des Kolumbus. Man weiß zur Genüge, mit welchen Schwierigkeiten, Vorurteilen und Intriguen er zu kämpfen hatte. Ueber alle siegte die un-

beugsame Ausdauer und Stärke seines Genies. Eifersüchtig auf die wachsende Macht Portugals erklärte sich endlich Ferdinand der Katholische von Kastilien bereit, ein Unternehmen zu unterstützen, welches wie reiflich überdacht und klar bewußt es auch im Kopf des Helden war, doch von der öffentlichen Meinung jener Zeit als ein waghalsiges Abenteuer angesehen wurde. Auf drei elenden Schiffen, mit einer Bemannung von 90 Leuten verließ Kolumbus am 3. August 1492 den Hafen von Palos, und erreichte am 12. Oktober die Insel Guanahani (St. Salvador). Von da entdeckte er die nah umliegenden Inseln, am 14. November Kuba, am 4. Dezember Hayti. Eine zweite Reise im folgenden Jahr führte ihn zu den Antillen und auf seiner dritten und letzten Reise im J. 1498 entdeckte er das Festland Südamerikas im Golf von Paria an den Mündungen des Orinoco, in der jetzigen Provinz Cumana.

Mit Staunen vernahm die Welt die außerordentliche Kunde. Das Geheimniß von Jahrtausenden lag enthüllt vor aller Augen, jene wunderbare Verkettung der Ideen, deren Ursprung sich in das graue Alterthum verliert, war an ihrem Ende angelangt, der Ozean überschifft, die Existenz einer Gegenerde bewiesen, denn die Entdeckung des Festlandes von Nordamerika, welche im J. 1497 durch Sebastian Cabot von England aus geschah, widerlegte sehr bald den auch von Kolumbus gehegten Irrthum, Indien erreicht zu haben. Ein vierter Erdtheil von unermeßlicher Größe durch alle Zonen gehend trat zu der alten Welt hinzu und rings von den weitesten Meeren umflossen, mußte er die Kultur der Menschheit auf ganz neue Bahnen und Sphären lenken. Noch stehen wir dem Ereigniß zu nah, aber nach zwei Jahrtausenden wird der Historiker die Theilung zwischen alter und neuer Geschichte mit der Entdeckung Amerikas bezeichnen.

Noch müssen wir zum Schluß der Juden, als eines Volkes

gedenken, welches ohne politische Selbständigkeit durch alle Länder zerstreut, in der Geschichte des Handels eine sehr wichtige Rolle spielt Es gibt kein irgend bekanntes Reich, weder in Asien, noch in Afrika, noch in Europa, wo wir ihnen nicht begegnen. Wir finden sie bereits im zweiten Jahrhundert in China und Indien nicht minder, als in Spanien, und ist ein neues Land entdeckt, so gehören sie zu seinen ersten Einwandrern. Verfolgt durch eine oft grausame Intoleranz, von der öffentlichen Meinung gemieden und verachtet, behaupteten sie trotz Zerstreuung und verhältnißmäßig geringer Zahl ihre nationale Eigenthümlichkeit, und wo die größten Nationen in einander aufgegangen und verschmolzen sind, scheidet sie noch heute eine mehr oder minder scharfe Trennungslinie von der bürgerlichen Gesellschaft. Die Schuld davon ist zum großen Theil bei der christlichen Gesetzgebung selbst zu suchen. Indem sie die Juden von allen politischen und gesellschaftlichen Rechten ausschloß, zwang sie dieselben ihrer Selbsterhaltung wegen zu Geschäften und Erwerbsweisen, welche sie einigermaßen für Raub, Gewalt und Verfolgung schadlos halten konnten. Wo ihr Vermögen jeden Augenblick willkürlichen Erpressungen ausgesetzt war, sahen sie sich genöthigt durch Wucherzinsen die Einbußen im Voraus zu decken, überhaupt jene Eigenschaften raffinirter Berechnung anzunehmen, die ihnen jetzt zu andrer Natur geworden sind und einen überwiegenden Einfluß auf den Geldmarkt der Gegenwart genommen haben. Im Voranstehenden ist bereits an einigen Orten der jüdischen Handelsthätigkeit gedacht worden. Vornemlich betraf sie Darleihnsgeschäfte, welche, da dieselben Anfangs den Christen ganz untersagt waren, sich ausschließlich in den Händen der Juden befanden und in Betracht des damaligen Geldmangels, zu den übertriebensten Interessen abgeschlossen wurden. Auch die zerrütteten Finanzen eines Fürsten mußten schon damals nicht selten durch Anleihen jüdischer Bankiers wiederhergestellt

werden, wofür diese eine übervolle Entschädigung nicht außer Acht ließen. Daher die folgende Erbitterung und Verfolgung, bis die spätere Noth immer von Neuem zwang, bei ihren unerschöpflichen Hülfsquellen Zuflucht zu suchen. In Deutschland standen die Juden bis ins 12. Jahrh. unter dem unmittelbaren Schutz des Kaisers, und dies war ihre beste Zeit. Später ging das Schutzrecht auf die Landesherrlichkeit der Fürsten über, wofür die Juden eine Steuer die sogenannte Judensteuer zahlen mußten und hier beginnt die Periode ihrer Drangsale. Man schreibt den Juden die Erfindung der Wechsel zu, indem sie damit zunächst eine mehr sichre und bequeme Ausgleichung entfernter Forderungen und Schulden beabsichtigten, als bei direkten Barsendungen möglich war. Zu Ende des 13. Jahrhunderts waren in Italien, Spanien und den Niederlanden die Wechsel ganz allgemein in Gebrauch. Im Zusammenhang damit stehen die Wechsel- und Leihbanken, deren Anfänge desgleichen in diese Zeit fallen und der kaufmännischen Bildung und Intelligenz, welche damals die italiänischen Handelsstädte auszeichnete, zu danken sind. Von dem Lande, wo diese neue Geldgeschäftsweise zuerst geübt wurde, nannte man die Bankiers Lombarden und unter diesem Namen verbreiteten sie sich bald aller Orten. Durch sie kam Ordnung und Festigkeit in die bisher überaus verwickelten und schwankenden Münzverhältnisse, es läuterten sich die Ansichten über die Werthzeichen des Geldes und der Kredit des Handels fand zuverlässigere Garantien. Zwar mußte, wo fast jede größere Stadt das Münzrecht ausübte, die Verschiedenheit der Valuten mancherlei Schwierigkeiten für den Handel zur Folge haben, allein man glich den Uebelstand dadurch aus, daß man irgend bedeutende Zahlungen nach dem Gewicht leistete. Dies war zu einer Zeit wol thunlich, wo die Münzen ohne Zusatz den vollen Werth des edlen Metalls zu haben pflegten. Irgend zuverlässige Angaben über den Werth des Geldumlaufs

11 *

im Mittelalter zu machen, liegt außer dem Bereich der Möglichkeit. Allgemeine Schätzungen, wie sie Einzelne versucht haben, sind ungebürlich übertrieben. Jene Zeiten haben für ihre Reichthümer den nationalökonomischen Umfang und Verkehr unsrer Tage noch nicht gekannt. Der beschränkte Kreis ihrer Bedürfnisse, der kleine Betrag der Bodenrente und der nicht minder geringe Stand der Arbeitslohne sind dafür beßre Kennzeichen, als die Schwelgereien dieser und jener Hofhaltung, als der Pomp und die Pracht gewisser Kirchenfeste, wovon die alten Schriftsteller mit Ekstase berichten und was viele moderne ohne Kritik nachgeschrieben haben. Die nähere Aufführung der Unterschiede und Gegensätze gehört in den zweiten Theil unsrer Aufgabe. Was diese Periode betrifft, so mag wol der größte Geldumlauf Anfangs in Konstantinopel, später in den italiänischen und niederländischen Handelsstädten Statt gefunden haben. Auch die Araber verbreiteten ansehnliche Quantitäten, zumal von Goldmünzen. Aus Venedig stammen die Zechinen oder Dukaten (nach dem Doge benannt), aus Deutschland die Gulden (Anfangs aus Gold) und die Pfennige, Kreuzer, Sterlinge*) und Groschen, dünne Silbermünzen, welche durch ganz Mitteleuropa Kurs hatten und sich nach und nach zu den heut noch üblichen festen Landesvaluten ausbildeten.

So schließt dieser Zeitraum mit einer allerwärts keimenden und aufsprossenden Saat, seine Blüthe und Reife aber gehört der folgenden Periode zu.

---

*) Sie hießen Kreuzer von dem Kreuz und Sterlinge von dem Stern, welche auf der Kehrseite abgebildet waren.

Die Byzantiner.

Wir haben in der voranstehenden Uebersicht dargethan, welche Bedeutung es für die Wiederbelebung der Kultur und des Handels in Europa hatte, daß das griechische Kaiserthum der Unterjochung durch die Barbaren entging, inmitten der furchtbarsten Katastrofe, welche die alte Welt aus ihren Angeln riß, als fester Grundpfeiler den Erschüttrungen widerstand, den Zusammenhang und die Bausteine rettete und so in der großen Kette der Begebenheiten das Verbindungsglied wurde zwischen Zukunft und Vergangenheit.

Die Gründung von Byzanz ist ein würdiges Denkmal des griechischen Handelsgeistes. Gelegen an der Landspitze, welche den Uebergang Europas zu Asien vermittelt, an der Gränzscheide des Abend- und Morgenlandes, Gebieter über die Schiffahrt zweier Meere, längs deren Küsten die mannigfaltigste Kultur in Blüthe stand, Mittelpunkt von Ländern, die wegen eigner oder wegen der Durchfuhr fremder Produkte zu allen Zeiten für den Handel wichtig waren, von der Natur mit vortrefflichen Häfen ausgestattet, wie war es möglich, mehr günstige Momente für einen Welthandelsplatz auf einem Punkte vereinigt zu finden? Sein Handel blühte deshalb bereits zu einer Periode, wo es nur Provinzialstadt war und keine Ahnung hatte der Mittelpunkt einer großen Monarchie zu werden. Die Produkte des pontischen Nordens, Schlachtvieh, Sklaven, gesalzne Fische, Honig, Wachs und

zu Zeiten Getreide gelangten von jeher auf seine Märkte und bildeten einen Hauptbestandtheil des griechisch-jonischen Verkehrs. Auch civilisirte derselbe zugleich die szythischen Völker, indem er sie zu festen Wohnsitzen, zur Betreibung des Ackerbaus veranlaßte und ihnen für dessen Erzeugnisse Wein, Oel und andre Südfrüchte zum Tausch darbot. Allein der Zwischenhandel von Byzanz reichte weiter, als bis zu den Uferstaaten des schwarzen Meeres, er drang tief in das Innere Asiens und traf dort mit jenen indisch-chinesischen Karawanen zusammen, deren wir in der alten Handelsgeschichte ausführlich gedachten.

An Umfang und Werth hat dieser indisch-byzantinische Handel ohne Widerrede gegen denjenigen von Alexandrien zurückgestanden, wol aber ging er ihm in der Zeit voraus und konkurrirte wenigstens in den Pontusländern bereits mit den Föniziern, welche über den arabischen und persischen Meerbusen den Hauptverkehr mit Indien unterhielten. Die Gründung Byzanzs durch eine dorische Kolonie fällt in das siebente Jahrhundert vor Christus, die Stadt blühte rasch empor und schickte selbst wieder neue Ansiedler weiter nach Norden. Ihr Hafen gehörte zu den besuchtesten Griechenlands und auch die eigne Schiffahrt war bedeutend; man rechnete sechshundert Segel, die ihr gehörten. Als die Römer Griechenland unterwarfen, wußte sich Byzanz seine Unabhängigkeit zu bewahren und bis zum Kaiser Septimius Severus zu erhalten, wo es als Opfer eines langwierigen Bürgerkrieges fiel und erst nach hundert und dreißig Jahren der Erniedrigung zu einer vorher unbekannten Größe emporstieg (330) und mit Recht den Namen desjenigen annahm, dem es die außerordentliche Erhebung verdankte.

Konstantinopel wurde die Sonne, der sich mit einem Mal Alles zuwendete, das alte Rom verödete, um das neue zu bevölkern. Was nicht der kriechende Servilismus jener Zeiten herbei-

zog, vertrieb die Furcht vor den Italien immer näher rückenden Barbaren und die Theilung des Reichs (395) beschleunigte den Untergang des Westens, er starb in langsamer Agonie dahin. Mehr das glückliche Zusammenwirken verschiedener Umstände, als eignes Verdienst rettete die andre Hälfte vor dem gleichen Schicksal und erhielt ihre Unabhängigkeit ein Jahrtausend lang. Allein kaum wird die Geschichte ein zweites Beispiel aufweisen, daß bei großen und mannigfachen Hülfsmitteln der Natur wie der Kultur ein so langer Zeitraum unfruchtbarer und nutzloser von einem Staat und einem Volk verbracht worden sei. Die Zustände im byzantinischen Reich waren ein Vegetiren, aber kein Leben. Seine Herrscher, unbeschränkte Autokraten, waren nicht geeignet, neue Organisationen zu schaffen und durchzuführen. Sie setzten die verbrauchte Politik ihrer Vorgänger in Altrom fort, mit allen schlechten Eigenschaften und ohne die wenigen guten. Jede moralische wie materielle Kraft war bei ihnen verschwunden, mit Gold mußten sie ihre Krone und die Sicherheit ihres Staates den Barbaren abkaufen, und sich mit dem begnügen, was ihnen deren Gnade übrig ließ. Die christliche Religion, welche im Abendland so segensreich auf Bildung und Wolfahrt einwirkte, hat im Morgenland gerade den entgegengesetzten Einfluß geübt. Mißbraucht zu Sektirerei und Verketzerung, zu leerem Formalismus und orthodoxer Intoleranz trug sie dazu bei, die nationale Kraft und Einheit zu schwächen und die Regierung selbst durch elende Streitigkeiten ihren höhern Aufgaben zu entziehen und zum Spielball der lächerlichsten Dogmen und Parteilaunen zu machen. Wenn dessen ungeachtet in dem griechischen Kaiserthum wenigstens ein relatives Maß von Gesittung und Wissen sich erhielt, wenn Handel, Schiffahrt und Industrie nach Möglichkeit fortblühten, so beweist dies eben für die Unvertilgbarkeit der alten klassischen Kultur, die man wol verderben und schmälern, aber nicht ganz

aufreiben konnte. Man vergesse nicht, daß Konstantinopel inmitten der allgemeinen Verwüstung rings umher die einzige Oase war, wo sich der Rest europäischer Civilisation konzentrirt hatte und unangefochten bleiben konnte. Was übrigens die Handelsthätigkeit betrifft, so ist sie hauptsächlich von Außen gekommen; ohne die Italiäner wäre Konstantinopel kein Weltmarkt geworden, hermetisch in sich abgeschlossen, stagnirend wie ein Wasser ohne Ab- und Zufluß, konnte es allenfalls das empfangene Pfund vergraben halten, aber nicht vermehren und vorwärts bringen.

Die griechische Politik war wie die kaiserliche in Westrom auf Abschwächung und Niederhaltung der Volkskraft berechnet. Zu diesem Zweck mußte sie auch die freigebige Vertheilung von Lebensmitteln fortsetzen und die Erndten Egyptens wurden jetzt ausschließlich für Konstantinopel in Beschlag genommen. Auch ließen die Kaiser zu Zeiten Wein, Fleisch und Oel unter das Volk vertheilen. Allein um diese Liberalität auf die Dauer auszuüben, war ein eignes Finanzsystem aufzustellen. Und dies geschah, indem man den Handel mit den nothwendigsten Lebensmitteln für Staatsmonopol erklärte. Der so viel gepriesne Gesetzgeber Justinian ist der Urheber dieser, man kann wol sagen unmenschlichen Maßregeln, welche das ganze Volk nicht viel besser als zu einer Viehheerde machten, die ihre tägliche Nahrung aus der Hand des Züchters zugemessen erhält. Die kornreichen Provinzen lieferten ihre Abgaben in Getreide, und der Unterthan, welcher seinen Bedarf nicht direkt von dem Erzeuger kaufen durfte, war genöthigt, ihn von dem Fiskus um Preise zu nehmen, welche dieser willkürlich bestimmte. Die unsinnige Monopoldespotie dauerte bis zu den Kreuzzügen und mußte den Ackerbau in den angränzenden Provinzen von Konstantinopel ebenso herunter bringen, als es in Italien der Fall gewesen. Zugleich wurde der Binnenverkehr in allen übrigen Verrichtungen gelähmt und unterdrückt. — Wenn

wir dennoch den Byzantinern eine besondere Stelle in der Handelsgeschichte einräumen, so geschieht es weniger wegen des Antheils den sie selbst daran genommen, als vielmehr darum, weil ihr Land und ihre Hauptstadt der Schauplatz eines Verkehrs waren, auf dem Italiäner und Araber, Deutsche und Slaven in reicher Fülle kaufmännischer Thätigkeit sich begegneten.

Der byzantinische Handel wird am zweckmäßigsten nach den Wegen, welche er eingeschlagen, in drei Abschnitte getheilt, nämlich in den Handel mit dem Morgenland, mit dem Abendland und mit dem Norden. Wir erinnern uns aus der ersten Periode, wie Egypten und vor Allem Alexandrien das Hauptemporium des alten Welthandels und der Durchgangspunkt für den Verkehr der drei Erdtheile geworden war. Bei der Theilung des Reiches fiel es mit dem ganzen Umfang seiner kommerziellen Macht und Blüthe dem byzantinischen Kaiserthum zu und wenn es bisher die Zufuhren für Rom besorgt hatte, so richtete es dieselben jetzt nach Konstantinopel, wo Luxus und Schwelgerei sich schnell ausbreiteten und eine bedeutende Nachfrage nach fremden, zumal den indischen Erzeugnissen zur Folge hatten. Für die Inseln des griechischen Archipels war die Schiffahrt eine so nothwendige von der Natur selbst angewiesene Beschäftigung, daß dieselbe wol niemals ganz aufhören konnte und daher wenigstens als Fracht und Spedition fortdauerte, wie lange auch der griechische Eigenhandel und die griechische Handelsherrschaft selbst aufgehört hatten. Wenn die alte Geschichte im Allgemeinen in ihren Nachrichten von den Richtungen, Waren und Einflüssen des Handels sehr spärlich ist, so enthalten insbesondere die byzantinischen Schriftsteller darüber so gut wie Nichts. Geistlose Kompilatoren ihrer großen Vorfahren ist das Wenige, was ihnen selbst angehört, unfruchtbare Scholastik und Doktrin. Hierarchische Kontroversen, Hofceremonien, Palastintriguen und einzelne Kriegsereignisse sind die Gegen-

stände, in deren mittelmäßiger Darstellung sie sich überbieten, und zumal für die ersten Jahrhunderte bis zur Araberzeit fehlen uns alle authentischen Nachrichten über den damaligen Gang des Handels. Indeß ist daran nicht viel verloren, da einmal der größre Theil Europas im vollen Zerstörungsprozeß begriffen war und sodann nicht anzunehmen ist, daß der Verkehr in irgend einer von den römischen Zeiten verschiednen Weise betrieben wurde. Es ergibt sich dies am unwiderlegbarsten aus dem Geist der Justinianischen Gesetzgebung selbst, welche den Handel noch immer unter den polizeilichen Gesichtspunkt stellt und von einer Verbindung desselben mit höhern Staatszwecken keine Ahnung hat.

In den ersten Jahrhunderten nach der Völkerwanderung waren die Griechen auf dem Schauplatz des alten europäischen Handels schon darum vorherrschend, weil sie sich allein aus der großen Zerstörung gerettet hatten. Ihre Marine mag noch immer bedeutend gewesen sein, sonst hätte Justinian auf derselben die Expedition nach Nordafrika zur Eroberung des Vandalenreichs (534) nicht ausrüsten können. Mit der Schiffahrt vermittelten sie natürlich auch Handel, doch blieb dieser eben nur auf die enge Sphäre ihres eignen Marktes beschränkt. Die Kultur des übrigen Europas lag in Trümmern, und die Völker, welche sich in die Beute des alten Roms getheilt, waren großentheils noch in so rohem Naturzustand, daß sie für den Handel weder Sinn hatten, noch besondres Bedürfniß fühlten. Nur langsam konnte sich dafür die Empfänglichkeit herausbilden. Die Byzantiner, mit Recht besorgt wegen der Gefahren, die ihnen von jenen Völkern für die Integrität ihres Landes drohten, vermieden ängstlich alle Berührung mit ihnen und würden selbst den Handel gesperrt haben, auch wenn sich von dorther größere Neigung kund gegeben hätte.

Es überwiegt daher in der ersten Periode des byzantinischen Handels, bis zur Zeit, wo die Italiäner auftreten, der Eigen-

und Einfuhrhandel bei Weitem den Zwischen- und Ausfuhrhandel, der dagegen in der spätern Zeit den Vorrang bekommt. Konstantinopel und andere Städte des Reichs verbrauchten ganz ansehnliche Quantitäten von Waren, welche aus nahen und fernen Gegenden herbeigeschafft werden mußten. Dieser Handel wurde mittelbar und unmittelbar durch Griechen getrieben. Für die indischen Produkte blieb Alexandrien der Hauptmarkt, griechische dort etablirte Häuser erhielten sie durch die arabische Zwischenhand. Nebenher verkehrte Konstantinopel zumal im fünften und sechsten Jahrhundert direkt zu Land mit Indien auf jener mehrfach erwähnten und bereits dem Alterthum bekannten Karawanenstraße in das Innere von Asien nach Samarcand. Auf diesem Wege wurde hauptsächlich die Seide bezogen. Das neu begründete Perserreich (500) trat insofern störend dazwischen, als die byzantinischen Kaufleute nicht mehr unmittelbar von den indischen und chinesischen Karawanen kaufen konnten, sondern die persische Zwischenhand annehmen mußten. Dies Verhältniß dauerte auch nach dem Sturz der Perserherrschaft durch die Araber fort und veranlaßte das allmälige Eingehen dieser Straße, bis sie unter günstig veränderten Umständen von den Italiänern wieder eröffnet wurde. Erwähnung verdient, daß die Hindernisse, welche der Seidenhandel durch die Perser erfuhr, die Ursache zur Verpflanzung der Seidenkultur nach Europa geworden sind. Es kamen unter Justinian zwei Mönche aus Indien nach Konstantinopel, welche die Eier der Raupe wolbewahrt in einer Büchse mitbrachten und in Griechenland den Seidenbau einführten. Derselbe gedieh und nun entstanden bald Fabriken in Konstantinopel, Athen und Korinth und verbreiteten sich von da später nach Italien.

So blühte der griechische Handel in einer wol beschränkten, aber doch immer noch ansehnlichen Sphäre bis um die Mitte des siebenten Jahrhunderts, wo die Araber ihr großes Weltreich gründeten und auch in unsre Geschichte folgenreich eintraten. Da ihnen ein eigner Abschnitt gewidmet ist, so haben wir hier nur ganz allgemein der Wirkungen zu gedenken, deren das byzantinische Reich von der neuen Weltstellung auf sich gewahr wurde. Die wesentlichste war unstreitig, daß es jetzt, bedrängt von dem erobernden Fanatismus einer neuen Religion seiner Isolirungspolitik mehr und mehr entsagte und sich gegen das übrige Europa öffnete in der unverkennbaren Hoffnung, bei den christlichen Glaubensbrüdern Hülfe und Rettung zu finden. So eng auch Anfangs die Pforte war, bis sie durch die Kreuzzüge weit aus einander gesprengt wurde, der Handel wußte gar bald seinen Weg hineinzufinden. Die Araber verkürzten unstreitig das byzantinische Handelsgebiet, vornemlich in Asien und in Afrika durch die Wegnahme Egyptens, aber der Todesstoß, welchen der griechische Binnenverkehr, welchen die griechische Schiffahrt auf ihren heimischen Meeren erlitt, ist von Italien herübergekommen. Wie dieses Land von seiner tiefen Niederlage nach dem Untergang Roms sich wieder zu Macht und Blüthe, zu Kultur und Reichthum emporhob, und seine von Kriegsruhm und politischer Größe glänzende Vergangenheit durch eine preiswürdige Ausbildung und Vollkommenheit der Kräfte des Friedens übertraf, davon war schon in der allgemeinen Uebersicht die Rede und wird im Einzelnen noch weiter unten die Rede sein. Wir nehmen hier die Italiäner zu einer Zeit, wo Venedig, Amalfi, Pisa und Genua zwar noch nicht im Zenith der Blüthe standen, aber doch bereits so konstituirt und kräftig waren, daß ihre Schiffe das Mittelmeer nach allen Seiten befuhren und den auswärtigen Handel, wozu sich in Europa nach und nach das Bedürfniß eingestellt hatte, mit staunenswerth schnellen Erfolgen

betrieben. Diese Zeit fällt in die Mitte des zehnten Jahrhunderts und bildet die zweite Periode des byzantinischen Handels, von welcher auch zahlreiche und zuverlässige Nachrichten vorhanden sind.

Am frühesten gelangte Venedig, begünstigt durch seine Lage, in kommerzielle Berührung mit Konstantinopel. Die Nachbarschaft des Exarchats von Ravenna und dessen häufige Bedrängnisse von Seiten der Longobarden, die Angriffe, welche die adriatischen Provinzen zumal Dalmatien und Bosnien von den Bulgaren und Ungarn zu erleiden hatten, endlich die zahlreichen Kämpfe der Griechen mit den Arabern, dies Alles gab der jungen Republik der Lagunen willkommnen Anlaß, den Griechen da und dort eine kleine Hülfe, hauptsächlich zur See zu leisten. Willkommen deshalb, weil die venezianische Politik von Anfang an wußte Staats- und Handelsinteressen zu verbinden und für die einzelne Hülfeleistung Vortheile zu erreichen und zu verfolgen, welche sie bald auf den Gipfel ihrer Herrschaft führten. Indem die Griechen und Araber sich bekämpften, ließen sie es ohne Arg geschehen, daß eine damals so kleine Seestadt wie Venedig unter neutraler Flagge den Handel zwischen ihnen vermittelte. Sie erkannten ihren Fehler erst, als es zu spät war, als Venedig seine Marine zu einer gebietenden Macht herangebildet, als es den Zwischenhandel an sich gerissen hatte und nicht mehr bitten und warten, sondern verlangen und zugreifen konnte. Mehr als die Araber, welche die See wenig befuhren und in Asien und Afrika ihren Landhandel betrieben, litten die Byzantiner. Ihre Schiffe verschwanden nach und nach ganz aus dem mittelländischen und ägeischen Meer, ja selbst in ihre bisher ausschließliche Domäne, in das schwarze Meer verfolgten sie die Italiäner. Die Schwäche und Schlechtigkeit der Regierung, die moralische Entwürdigung des Volkes selbst, die sich in der Isolirung verborgen und gegenseitig erhalten hatten,

traten jetzt bei Berührung mit dem Ausland mehr und mehr hervor. Indem die Griechen den Zwischenhandel verloren, hatte ihnen das unheilvolle Monopolsystem auch den Eigenhandel und den Binnenverkehr geraubt, und sie mußten es ertragen, daß die Venezianer von Erlegung der Zölle sowol auf ein= als ausgehende Waren befreit und mit andern Handelsprivilegien ausgestattet wurden (1085), ähnlich, wie wir es später bei der Hansa wiederfinden. Und hier waren es nicht kleine und rohe Staaten, wie Dänemark und Norwegen, sondern ein großes Kaiserthum, der Mittelpunkt der Kultur des Zeitalters.

In ganzer Blüthe entfaltete sich der italiänisch=byzantinische Handel in Folge der Kreuzzüge. Zum ersten und vielleicht einzigen Mal hat ein Krieg nützlich und segensreich für den Handel gewirkt, denn statt zu trennen vereinigte er die Völker und öffnete die lang verschloßnen Pforten eines über die Welttheile sich verbreitenden internationalen Verkehres. Da sich der Hauptstrom in das gelobte Land über Konstantinopel ergoß, so wurde die Stadt mitten in die große Bewegung hinein versetzt und die Hauptstation wie für die Kriegs=, so für die Handelsexpeditionen. Für Alexandrien war die Herrschaft der Araber eher von Nachtheil als von Vortheil. Die Anlage von Bassora nahe der Eufratmündung übertrug einen beträchtlichen Theil des indischen Handels vom arabischen auf den persischen Meerbusen und die gegenseitige Intoleranz der Christen und Muselmannen brachte die altherkömmlichen naturgemäßen Handelsverbindungen in Stocken. Alexandrien hatte eine geraume Zeit lang diese Unterbrechung zu erleiden, und erst mit dem dreizehnten Jahrhundert unter Herrschaft der Mameluken, gelangte es mit neuem Glanz in den Besitz seiner alten Stellung. Der Religionshaß war schwächer geworden, die Mameluken hegten duld= und friedsamere Gesinnungen als die Türken, welche immer näher nach Konstantinopel vordrangen und durch dies Alles bestimmt finden

es die Italiäner bald für gerathener den egyptischen Zwischenmarkt wieder aufzunehmen.

Mit der Kenntniß des Morgenlandes vermehrte sich auch die Nachfrage nach seinen Produkten und der Handel gewann mit einem Mal größere Dimensionen, sowol im Betrag der Waren, als in der Ausdehnung des Marktgebietes. Dadurch erklärt sich die wunderbar schnelle und große Bereichrung der italiänischen Freistaaten, deren jugendlicher Triebkraft und rastlosem Unternehmungsgeist ein in seinem Lebensnerv gebrochnes Volk, als das griechische, so wenig zu widerstehen im Stand war, daß die kleine Seestadt an der Adria den Plan fassen und ausführen konnte, die damalige Hauptstadt der Christenwelt mit Waffen in der Hand wegzunehmen (1204) und damit seine dortige Handelsherrschaft nicht auf widerrufliche Gnadenbriefe und Konzessionen, sondern auf das Recht ihrer eignen Stärke zu gründen. Daß mit Venedig auch andre Städte Italiens im orientalischen Handel konkurrirten, hat unter ihnen selbst mehrfach bittern Streit und blutigen Kampf veranlaßt, aber das allgemeine Interesse ist dabei nicht zu Schaden gekommen. Um einander den Rang abzulaufen mußten sie sich in ihren Anstrengungen und Spekulationen überbieten. Und dies hat den Wirkungskreis des Levantehandels erweitert, während er sonst das Monopol eines Glücklichen geblieben und bald in Stocken oder doch Lässigkeit gerathen wäre.

Amalfi, welches nach einer kurzen Periode bereits früh wieder vom Schauplatz verschwindet (1137), auch seinen Handel mehr mit Egypten und Afrika, sowie nach den westlichen Theilen des Mittelmeeres führte, hat hier keinen Anspruch auf ausgezeichnete Erwähnung. Wichtiger ist schon Pisa, welches in Konstantinopel eigne Faktoreien besaß und dessen Kaufleute ein besonders Quartier bewohnten. Man spricht von Tausenden, die dort ansässig waren, doch scheint es daß nicht alle die Handlung betrieben, son-

dern aus Fabrikanten bestanden, welche den von den Italiänern in Konstantinopel bereits zu Anfang des elften Jahrhunderts angelegten Fabriken, hauptsächlich in Seidenstoffen angehörten. Die Pisaner verlieren sich indeß seit Eroberung Konstantinopels durch die Kreuzfahrer und Venezianer nach und nach ganz aus dem Levantehandel, dagegen treten die Genueser desto gewaltiger und entscheidender auf. Durch ihre Lage an der Westküste Italiens war die ligurische Republik für den Handel mit Byzanz weniger begünstigt, als die adriatische Rivalin. Dennoch ließ sie sich nicht ganz ausschließen und wußte schon frühzeitig einen Antheil dabei zu erwerben. Sie schickte ihre Schiffe direkt nach Konstantinopel, führte Waren aus und ein und genoß gleichfalls mancher Vorrechte, wenn auch an Zahl, Umfang und Bedeutung beschränkter, als Venedig. Die treulose Politik des byzantinischen Hofes benutzte übrigens nicht selten den Handelsneid der italiänischen Städte, um durch den Wechsel einseitiger Begünstigungen sie in Streit zu verwickeln und dabei für sich im Trüben zu fischen. Am Ende konnte sie aber dieselben doch nicht entbehren und Venedig vor Allem machte seine Suprematie immer dringender geltend. Den Kulminationspunkt erreichte sie nach der Eroberung Konstantinopels unter den lateinischen Kaisern, wo sie nicht allein die außerordentlichsten Vorrechte genoß, die keine Nebenbuler aufkommen ließen, sondern auch ansehnlichen Länderbesitz (Kandia, Rhodus, Morea u. s. w.) erwarb. Die griechische Flagge war von den Meeren verschwunden, überall herrschte der geflügelte Löwe von St. Markus.

Den obschon immer bedeutenden Konsumohandel einer reichen und bevölkerten Stadt und Provinz wie Konstantinopel und Rumelien überwog doch in dieser Zeit bei Weitem der Zwischenhandel sowol nach Werth als Umfang. Die ganze östliche Hälfte Europas und fast das ganze Asien war ihm tributär. In

Konstantinopel trafen Morgenland und Abendland auf verschiednen Wegen und Richtungen zusammen. Das Morgenland schickte dahin seine Produkte aus den nächst gelegnen Ländern, wie Kleinasien, Armenien, Mesopotamien und Persien, und für Syrien und Egypten war die Stadt der vermittelnde Zwischenmarkt in Betreff derjenigen Artikel, die von Nordosten kamen, oder nach Nordosten gingen. Alle diese Länder verkehrten unmittelbar so lange sie den Arabern unterworfen waren, welche den Handel eifrig pflegten und selbst eigne Niederlassungen in Konstantinopel besaßen. Die indischen Erzeugnisse gingen durch ihre Zwischenhand, vornemlich seit der Kalif Omar mittelst der Gründung von Basra am Eufrat (636) dem indischen Verkehr die Richtung über den persischen Meerbusen gegeben hatte. Dadurch war die alte direkte Straße zu Land über das kaspische Meer und die Bucharei fast ganz in Vergessenheit oder wenigstens außer Uebung gekommen und es bedurfte des Eintritts besondrer Ereignisse, um sie wieder in Aufnahme und glänzender, als je zuvor, zu bringen.

Um die unheiligen Beherrscher des heiligen Landes mit allen Mitteln zu bekämpfen, fanden die geistlichen Väter, welche sich auf dem dritten lateranischen Konzil versammelten (1179), es für gut, ein früheres Verbot der griechischen Kaiser, an die Araber Waffen, Eisen, Nutzholz und andre Kriegsgeräthschaften zu verkaufen, zu dem ihrigen zu machen und unter Androhung der höchsten Kirchenstrafen über die ganze Christenheit auszusprechen. Als wie kurzsichtig und verfehlt das Verbot sich auch bald erwies, für den Augenblick unterbrach und lähmte es doch nicht wenig den in schönster Blüthe sich entwickelnden Levantehandel. Die Produkte Ostindiens, bereits Bedürfniß der Europäer geworden, sollten jetzt bei Verlust der himmlischen Seligkeit wieder aufgegeben werden. Denn, obgleich jener Konzilienbeschluß die Einfuhr morgenländischer Waren gerade nicht direkt untersagte, so waren es doch

vorzüglich die verbotnen Ausfuhrartikel, die über Egypten und Syrien nach Indien gingen und womit die Natur- und Kunsterzeugnisse dieses Landes am meisten bezahlt wurden. Indeß die dem Handel inwohnende unwiderstehliche Naturkraft der Freiheit spottete bald aller Kirchenverbote und Bannbullen und fand Auswege und Mittel, ihren segenspendenden Gang fortzusetzen und in weite und neue Kreise auszudehnen.

Die Venezianer, seit Anfang des dreizehnten Jahrhunderts kommerzielle Alleinherrscher in Konstantinopel, waren am wenigsten geneigt, sich dem kirchlichen Interdikt zu fügen. Zwar hielten sie es nicht für räthlich, direkt und offen dagegen anzustreben, allein einmal versagten sie im Stillen dem Schmuggel die Unterstützung nicht, und sodann fanden sie eine ganz andre Richtung aus, in welcher sie ungestraft und ungehindert mit Indien verkehren konnten. Bereits seit der Mitte des zwölften Jahrhunderts befuhren ihre Schiffe auch das schwarze Meer, bis hinein in die Asowsche Bucht zu den Mündungen des Don, und holten daselbst direkt die viel geschätzten nordischen Produkte. An der Stelle, wo das heutige Asow steht, wurde eine venezianische Faktorei Tana (1180) begründet und ein Konsul angestellt. Jetzt, wo das griechische Kaiserthum aufgelöst war und Venedig seine ganze merkantilische Erbschaft angetreten hatte, erhielt die ferne Niederlassung eine zunehmende Wichtigkeit; der scharfe Handelsblick erkannte in ihr das Werkzeug, dem Kirchenverbot seine Wirkung zu benehmen, indem er sie zum Stapelpunkt des indischen Warenzuges machte, welcher von da aus nichts weiter als seine uralte Straße in das innere Asien wieder einzuschlagen hatte. Die bucharischen Städte Bochara und Samarcand, desgleichen Balk, waren wie im Alterthume die unveränderten Emporien für alle nach Nord- und Mittelasien bestimmten Exporten der indischen Halbinsel sowie Chinas geblieben und auch die

Araber hatten sie für eignen Verkehr, zumal was China betrifft, fleißig benutzt, gehörten sie doch zu ihrem Reich und bildeten einen seiner blühendsten Theile. Es galt nur sie wie zur Zeit der Hellenen und während der ersten Periode der Byzantiner von jenen Emporien nach dem schwarzen Meer zu bringen. Bis zum kaspischen Meer blieb der Weg derselbe. Von da aber wurden die Waren nicht, wie ehemals westwärts auf die Flüsse des Kaukasus geschifft, sondern sie gingen nordwestlich die Wolga aufwärts bis Astrakan, darauf zu Land durch einen Theil des südlichen Rußlands hinüber auf den Don, und dann zu Wasser bis Tana. Bereits um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts war diese indisch-europäische Karawanenstraße in vollem Gang und erhielt sich bis zum Ende des vierzehnten, wiewohl je länger, desto schwächer, da bei verringertem Eindruck des Kirchenverbots weniger kostspielige Wege aufgesucht wurden. Tana als der Umladungsplatz für Importen wie Exporten wuchs erstaunlich schnell empor. Der Umtausch selbst geschah auf den bucharischen Märkten, wo wie in der alten Zeit die Karawanen wechselten.

So lange, als das lateinische Kaiserthum dauerte (1204—1261), beherrschte Venedig ausschließlich den indischen Landhandel, und im Besitz der Dardanellen hatte es die Schlüssel zum schwarzen Meer in seinen Händen. Allein die Sachen änderten sich mit dem Untergang des lateinischen Kaiserthums. Genua, die unermüdliche Nebenbulerin Venedigs griff zu demselben Mittel, durch welches sich dieses in Besitz der morgenländischen Handelssuprematie gesetzt hatte. Sie trat an die Spitze einer Gegenrevolution, welche die byzantinischen Kaiser auf ihren Thron zurückführte und das griechische Kaiserthum wieder herstellte. Zum Dank für diese Hülfe setzte Michael Paläologus die Genueser nicht nur in den Besitz aller Handelsrechte und Freiheiten, welche die Venezianer unter der lateinischen Herrschaft genossen hatten, son-

dern überließ ihnen auch Smyrna und mehre andre wichtige Plätze im Archipel und räumte ihnen sogar zwei Vorstädte Konstantinopels, Pera und Galata zu ausschließlicher Niederlassung ein. Diese beiden Vorstädte, noch heutzutage das Christenquartier der türkischen Residenz, wurden bald der Hauptmarkt des Levantehandels und zwar vorzugsweise in Händen der Genueser. Denn es läßt sich denken, daß diese, jetzt die Herren geworden, ihren Todfeinden, den Venezianern, die zuvor von diesen erlittne Unterdrückung mit vollen Maßen zu vergelten suchten. Das Morgenland war der vornehmste Preis des Siegs, um welchen die beiden Republiken mehr als ein Jahrhundert hindurch mit List und Gewalt kämpften. Von dort floß die ergiebigste Quelle der Reichthümer, welche statt zu theilen und gemeinsam zu benutzen ein Jeder in unversöhnlichem Handelsneid als alleiniges Monopol für sich begehrte. Im Bund mit den Griechen, die des Schutzes ihrer Seemacht bedurften, gewannen jetzt die Genueser die Oberhand. Die Venezianer mußten aus Konstantinopel und den Küstenstädten des schwarzen Meeres weichen, ihre Schiffahrt hörte daselbst beinahe ganz auf und Tana, die reiche Kolonie sank eben so schnell, als sie gestiegen war. Das durch Eifersucht geschärfte Auge Genuas hatte bald einen neuen, noch günstigern Ort für Errichtung eines Stapels der aus der Bucharei kommenden indischen Waren entdeckt, welcher zugleich über die Fahrt vom Don her gebieten und Tana herabbringen sollte. Auf der Halbinsel Krimm an der Stelle des alten Theodosia, am Zusammenfluß des asowschen und schwarzen Meeres entstand Kaffa und wurde der Mittelpunkt des genuesisch-indischen Handels. Mit den Tartaren in der Krimm schloß die Republik vortheilhafte Verträge und brachte noch andre Städte der Halbinsel, wie Sudack, Cambalo, Carco und Tamano unter ihre Hoheit. Wie wichtig diese Besitzungen sein mußten, erkennt man daraus, daß in Genua für die Angelegenheiten der Krimm

eine eigne Behörde (l'uffizio della gazaria) und zu Kaffa ein Magistrat zur Entscheidung in den Streitigkeiten der in der Krimm wohnenden tartarischen Unterthanen bestand. Außer dem Transitohandel hatte die Krimm auch ihre eignen Produkte, vornemlich Getreide, Vieh, Alaun und Salz, und die Genueser sind von hier aus in den Kaukasus gedrungen, wohin sie der Reichthum von Metallen lockte. Noch andre Städte des schwarzen Meeres, wie Trapezunt, Sinope, Sebastopol und Amastro wurden von ihnen besucht; sie besaßen daselbst schon aus der Zeit, als die byzantinischen Kaiser nach Kleinasien ihre Herrschaft geflüchtet hatten, Niederlassungen und verkehrten mit dem Binnenland bis nach Armenien und Persien.

Auch die Venezianer suchten nach und nach sich in den pontischen Handel wieder einzudrängen und fochten deshalb meist zu Wasser manche blutige Fehde mit den Genuesern. Wollte es ihnen hier nicht recht gelingen, so verwendeten sie dagegen mit besseren Erfolgen ihre Anstrengungen nach einer andern Richtung. Der Bezug der indischen Waren durch die Bucharei blieb des langen Landweges halber immer eine kostspielige Sache und konnte sich daher nur insofern verlohnen, als sie für Konstantinopel bestimmt waren und von diesem Stapel aus nördlich oder nordwestlich verschickt wurden. Für die Länder am Mittelmeer mußte es nähere und wolfeilere Märkte geben. Syrien und Egypten, durch die natürliche Lage dazu angewiesen, sahen sich in Folge des Kirchenverbots ausgeschlossen. Noch aber blieben andre Wege offen, welche zu ermitteln ein spekulirender Kaufmann geübter und glücklicher ist, als die Staats- oder gar Kirchenpolitik sie zu sperren. Große Umwälzungen hatten während des dreizehnten Jahrhunderts in Asien Statt gefunden, das Chalifat zertrümmert und die Herrschaft der Mongolen begründet. Ein großer Theil Vorderasiens bis Syrien gehorchte denselben und einer ihrer Chans residirte zu Tauris (Tabris) in der westpersischen Provinz Aderbid-

schan. Diese Stadt, deren vortreffliche Handelslage in neuester Zeit zu erneuter Geltung gekommen, wurde von den aus dem schwarzen Meer verdrängten Venezianern mit Erfolg benutzt, um im Gedränge zwischen dem Konzilienbeschluß und dem Umschlag der Dinge in Konstantinopel, sich ihren Antheil am morgenländischen Handel zu sichern. Wenn man nur das Gebiet der zeitigen Beherrscher Egyptens und Palästinas unberührt ließ, konnte man sich schon in Betreff des Morgenlands dem Kirchenverbot gegenüber rechtfertigen. Der Warenzug ging von der Stadt Ajazzo, einem Hafen im Issischen Meerbusen, da, wo Syrien und Kleinasien zusammen gränzen, durch Kleinarmenien nach Tauris, wohin die indischen Produkte über Persien gebracht wurden.

Indeß ein Blick auf die Karte zeigt sofort, wie künstlich und erzwungen alle diese Wege sind, um über die Bucharei und Armenien mit Indien zu verkehren, wenn man sie mit der naturgemäßen und bevorzugten Lage Egyptens und Syriens vergleicht. Nur die Noth konnte sie eine Zeit lang wählen lassen und selbst in dieser Zeit hat es nicht an Versuchen gefehlt, trotz der drohenden Kirchenstrafen auf dem Weg des Schmuggels der Vortheile einer wolfeilern Spedition theilhaftig zu werden. Mit der steigenden Nachfrage nach morgenländischen Waren in Europa vermehrte sich auch die Konkurrenz der gewinnsüchtigen Kaufleute. Seitdem Antiochien nicht mehr von den Christen besetzt war, kamen die Karawanen von Bagdad nach diesem Platz und vertheilten sich von da weiter in die seldschuckisch-türkischen Küstenstädte des südlichen Kleinasiens. Unter verschiednen Hafen waren es zumal Candelorum (das alte Side) und Sottalia in Pamphylien, wohin sich der Hauptzug dieses passiven Zwischenhandels richtete. Daselbst tauschten die italiänischen Schleichhändler die indischen Waren gegen die heimlich ausgeführten europäischen ein, und die Genueser, welche mit Venedig auch hier konkurrirten, hatten im

Innern an den hauptsächlichen Transitoplätzen feste Niederlassungen zu erwerben gewußt, welche sie bei dem Handel trefflich unterstützten, da sie von Seiten der armenischen Fürsten große Ermäßigung, wo nicht gänzliche Freiheit von den Durchfuhrzöllen genossen.

Ein andrer mittelbarer Schleichhandel wurde über Tunis und die Küsten von Barka mit Egypten betrieben, indem man mit den afrikanischen Produkten, vornemlich Wolle, zugleich die indischen Artikel bezog. Aber selbst den unmittelbaren Weg einzuschlagen scheute sich der Schmuggel nicht, und die italiänischen Republiken haben nicht nur einzelne Schiffe, sondern ganze Kauffahrteiflotten direkt nach Alexandrien ausgerüstet. In der unverständigen Härte der Kirchenverordnung lag der nothwendige Reiz zu Ausflüchten, zu Trug und List. Wie es von jeher mit dergleichen Handelsverboten gegangen ist und immer geht, sie zeigten sich ohnmächtig gegen Gewinnsucht und Spekulation und verfehlten vollständig ihren Zweck. Man wußte verschiedne europäische Fabrikate ausfindig zu machen, die im Konzilienbeschluß nicht enthalten und den Sarazenen doch angenehm waren. Was war leichter als diesen Ladungen auch die verbotnen Exporten, so viel man beliebte beizufügen. Papst Clemens V. wollte zwar alle Zufuhren ohne Unterschied untersagen (1304), doch man kehrte sich trotz wiederholter Bannbullen und Androhung des Inquisitionsgerichts wenig daran. Zuletzt bot die römische Kurie, lüstern nach den Schätzen und Gewinnsten des morgenländischen Handels selbst die Hand zur Umgehung ihrer eignen Gesetze. Eine bedeutende nach Rom gezahlte Geldbuße sühnte den unheiligen Handel und die Beichtväter, welche der päpstlichen Kammer das Regal solcher Einkünfte streitig machten, reichten dem Kaufmann, der nach Egypten und Syrien verkehrte, die Absolution nur gegen Zusicherung einer Tantième des Gewinnes. Um wieder diese Kon-

kurrenz der Priester zu beseitigen ertheilte Pabst Benedikt VI. einzelnen venezianischen Häusern besondre Freiheitsbriefe, welchen bald für den gesammten Handelsstand der Republik ein allgemeiner Dispens vom Kirchenverbote folgte (1345), vorläufig zwar nur auf fünf Jahre, doch in der Folge immer wieder gegen Entrichtung reicher Gaben verlängert, bis das ganze Verbot nach und nach außer Uebung kam. Damit erlangte Venedig auch seinen alten Glanz und die ihm von Genua für einige Zeit entwundne Handelssuprematie wieder. Wir werden bei seiner Geschichte des Nähern der günstigen Verträge gedenken, welche es mit den Mameluken schloß, und die es während des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts zum Emporium des Levantehandels erhoben. Genua dagegen sah in Folge der siegreichen Ausbreitung der Türken seine Besitzungen in Kleinasien und an den Küsten des schwarzen Meeres mehr und mehr bedroht. Zwar blühten Kaffa mit den davon abhängigen Kolonien noch bis in die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts, auch Galata erhielt sich einen guten Antheil des morgenländischen Handels, aber mit der Eroberung Konstantinopels (1453) durch Mohamed II. und der Begründung der türkischen Herrschaft in Europa nahm die Herrlichkeit ein schnelles und hoffnungsloses Ende. Amastro, Trapezunt, Sinope (1474) und zuletzt auch Kaffa gingen verloren, vor der grausamen Verfolgung sich zu retten, flohen die Christen scharenweise aus dem Land, und der Handel und die Herrschaft der italiänischen Städte im schwarzen Meer wurde auf immer vernichtet. Noch bezeugen bis auf den heutigen Tag so manche Trümmer von Hafenbauten und Festen die Größe und den Ruhm, welche sie einst dort besaßen und dienen als Grundstein einer neuen zu stolzerm Bau sich erhebenden Weltmacht.

Konstantinopel war für den Osten Europas ein ähnlicher Zwischenmarkt, wie es später Brügge und Antwerpen für den

Westen wurden. Die verschiedenartigsten Völker trafen sich auf seinen Märkten, welche für das gegenseitige Bedürfniß in allen couranten Artikeln reich assortirt waren. Auch die inländische Industrie, obgleich zum großen Theil auf fremde Rechnung, lieferte manche gesuchte Artikel, wie Seidenstoffe, Purpurmäntel, Gold- und Silberstickereien und andre Gegenstände des Luxus. Der Hof bewies Toleranz genug, den Handelsnationen, die den Platz besuchten und Faktoreien daselbst hielten, eigne Kirchen ihres Glaubens zu gestatten, gewöhnlich inmitten des Quartiers, das ihnen zur Niederlassung angewiesen war. Wenn nun auch die Italiäner schon aus dem Grund, daß sie als Seemacht auftraten, das Uebergewicht im byzantinischen Verkehr behaupteten, so bleiben doch immer auch andre Länder, die dabei konkurrirten, der Betrachtung werth. Ja es würde dem Zwischenmarkt seine wesentlichste Eigenschaft fehlen, wenn die Zufuhren aus dem Morgenland nicht wieder durch Zufuhren aus dem Westen und Norden in ein entsprechendes Verhältniß gelangten. Zwischen morgenländischen, abendländischen und nordischen Waren mußte ein Umtausch Statt finden, da am Ende auf die Dauer keine Nation nur kaufen, die andre nur verkaufen kann. Wie die morgenländischen Waren nach Konstantinopel kamen, haben wir gesehen, auf welchen Wegen und durch welche Vermittlung die abendländischen und nordischen Waren dahin gesendet wurden, soll uns jetzt beschäftigen.

Um nicht zu wiederholen, wird es erlaubt sein, auf das zurückzuweisen, was in der Einleitung über die nationalökonomischen Zustände des westlichen Europas, zumal Deutschlands*) vor

*) Was die Italiäner von Erzeugnissen ihres Landes in dieser Periode nach Konstantinopel einführten, hatte nur geringe Bedeutung. Die Bodenprodukte waren sich ja ziemlich gleich und von Fabrikaten sind etwa nur gewisse Wollen-

Beginn der Kreuzzüge gesagt wurde. Morgen- und Abendland waren sich vollkommen fremd und das byzantinische Reich that seiner Selbsterhaltung wegen alles Mögliche, um sie von einander fern zu halten. Es bedurfte des heiligen Krieges, um die Bahnen des Welthandels wieder zu öffnen. Wenn auch bereits früher Konstantinopel mit den angränzenden Donauländern, welche bis zum elften Jahrhundert von den Avaren und Bulgaren bewohnt waren, verkehrte, wenn die Venezianer zu Zeiten griechische Häfen besuchten und Waren kauften und verkauften, so kann doch von der Herstellung eines regelmäßigen und umfassenden Handelszuges zwischen dem Westen und Osten auf dem Weg über Konstantinopel nicht eher die Rede sein, als mit Anfang des zwölften Jahrhunderts. Aber zu dieser Zeit ist er auch der erste und einzige, denn die Verbindungen, welche die oberdeutschen und flandrischen Städte für den Bezug orientalischer Waren direkt mit Italien anknüpften, sind von bei Weitem späterem Datum und gehören in das vierzehnte Jahrhundert, wo der Levantehandel Konstantinopels bereits in Abnahme war und Venedig anfing, unmittelbar mit Egypten zu verkehren. Es ist wichtig, aus den vielen darüber verbreiteten Irrthümern und Hypothesen, zu möglichst klaren Thatsachen zu gelangen. Wenn einzelne Messen in Frankreich und Deutschland durch Italiäner besucht wurden, wenn wir sie unter den Namen von Lombarden und Gowertschen da und dort angesiedelt finden, so wird man daraus doch auf keinen Großhandel derselben schließen wollen. Sie zogen als Hausirer in Juwelen und einigen orientalischen Artikeln umher, versahen aber hauptsächlich, wie schon an andrer Stelle gesagt worden, Geldwechselgeschäfte. Ebenso

---

stoffe aus Pisa und Glas aus Venedig zu nennen. Desto größre Einfuhren machten sie von ihren Kolonien im schwarzen Meer und zuletzt blieb der Zwischenhandel, ähnlich wie bei den Hansen, der Angelpunkt ihrer Thätigkeit.

wenig als zu Land, kamen die Italiäner zur See in der gedachten Periode nach Belgien. Vor dem vierzehnten Jahrhundert hat kein italiänisches Handelsschiff die Straße von Gibraltar passirt, und was die Fahrten der Deutschen und Skandinavier in das Mittelmeer betrifft, so waren es zumeist Expeditionen von Piraten und Abenteurern, wie die Normannen, aber nicht von Kaufleuten. Es haben hier viele Geschichtsschreiber ohne Kritik zu üben, Einer dem Andern nachgesprochen und z. B. von den Hansen behauptet, daß sie schon im zwölften Jahrhundert direkt bis in die Levante gefahren seien. In dieser Darstellung ist es eine Fabel und wenn Bremer und Lübecker im Morgenland genannt werden, so sind sie eben Kreuzfahrer, aber keine Kaufleute gewesen.

Wenn Konstantinopel durch seine maritime Lage nach Osten, Norden und Süden hin dem Seehandel der alten Welt den bequemsten und am meisten konzentrirten Zugang eröffnete, so hatte die Natur durch die großen in das schwarze Meer sich ergießenden Flüsse auch den Landhandel des nordeuropäischen und asiatischen Kontinents in seine Hände gelegt. Wo anders als dahin gehören die Stromgebiete der Donau, des Don, des Dnieper, ja selbst der Wolga? Der Lauf dieser Wasserstraßen ist zugleich das Gesetz für die Handelsrichtung, welche die reichen Produkte der von ihnen durchströmten Länder zu nehmen haben. Sehen wir auf die Gegenwart, so läßt die Lösung dieser Aufgabe noch viel zu wünschen übrig und steht fast zurück gegen den Betrag, welchen sie in dem Abschnitt dieser unsrer Geschichte geliefert hat.

Schon die Römer benutzten die Donau als Handelsweg. Julian führte auf derselben seine ganze Armee von Regensburg bis Dazien hinunter, und schon früher hatte Trajan

Städte an ihr gegründet und Brücken über sie geschlagen. Das rechte Ufer war mehr kultivirt denn das linke, wo die Einfälle wilder Stämme schwieriger abzuhalten und feste Niederlassungen nicht zu gründen waren. Bei der Theilung des Reichs fielen die Donauprovinzen an Ostrom. Viel zu schwach, um dieselben gegen die andrängenden Völkerstämme zu behaupten, gab es die auf dem linken Ufer gelegnen Provinzen Pannonien (Niederungarn und Siebenbürgen) und Dazien (Moldau und Wallachei) völlig Preis und suchte den Fluß als eine natürliche und feste Gränze zwischen sich und den Wanderstämmen zu behaupten. Dies gelang auch längere Zeit, denn obgleich einzelne Einfälle und Streifzüge bis vor die Thore Konstantinopels geschahen, so konnte sich der Feind doch nicht halten und im Allgemeinen schreckten die Schwierigkeiten des Ueberganges die des Brückenbaus unkundigen Barbaren. Indeß allmälig verminderten sich dieselben, bereits im sechsten Jahrhundert passirten die Avaren die Donau, unterwarfen sich die Provinzen Serbien und Bosnien und gründeten auf beiden Ufern des Flusses ein mächtiges Reich, welches bis Anfang des neunten Jahrhunderts bestand, wo es von den stammverwandten Bulgaren erobert und bis in das elfte Jahrhundert behauptet wurde. Um diese Zeit löste es sich auf, ein Theil trennte sich unter dem noch heute üblichen Namen Bulgarien, die andren nahmen Ungarn in Besitz.

Diese drei Völkerschaften vermittelten den Handel Konstantinopels und der nordwestlichen Länder. Gelegen in der Mitte zwischen den Griechen, welche das ererbte Kapital der Kultur ihrer Väter noch nicht völlig verschwendet hatten und den germanischen Völkern, die sich ein solches mit Hülfe des Christenthums zu erwerben anfingen, mußten sie selbst die wolthätigsten Wirkungen auf ihre eigne Gesittung spüren und um so mehr zu kommerziellen Beschäftigungen ermuntert werden als der große schiffbare Strom sie schnell und leicht nach beiden Richtungen führen konnte. Die Anfänge

waren natürlich auch hier klein und spärlich. Erst mit Karl dem Großen trat Deutschland aus den rohen Naturzuständen heraus und es bildeten sich Bedürfnisse, die der internationale Handel befriedigen konnte. Passau wird in ältester Zeit (800) als ein Stapelplatz für den griechisch-deutschen Handel bezeichnet, doch scheinen die Avaren auch zu Land über die ungarischen Bergstädte, die Zips, Krakau, Schlesien und Polen mit den Ostseeländern, wo wir einer früheren Kulturperiode unter den Slaven (Wenden) als unter den Deutschen begegnen, verkehrt zu haben. Lebhafter und häufiger gestalteten sich die Verbindungen unter der Herrschaft der Bulgaren, welche selbst aktiv nach Konstantinopel handelten und dabei Reichthümer erwarben, die den Neid der griechischen Kaufleute erregten und zu verderblichen Kriegen führten. Den Bulgaren folgten die Ungarn, welche allem Anschein nach in Konstantinopel feste Niederlassungen und Faktoreien besaßen. Der heilige Stefan ließ ihnen wenigstens daselbst eine prächtige Kirche bauen (1038) und erwirkte eigne Gerichtsbarkeit für sie. Griechische Goldmünzen zirkulirten zahlreich in Ungarn, dessen Wolstand überhaupt um diese Zeit ansehnlich zunahm. Hauptort des Transitohandels war Semlin oder Zeugme.

Man hüte sich indeß, den byzantinischen Donauhandel in dieser ersten Periode zu überschätzen, man vergesse nie, daß der Argwohn und die Furcht der griechischen Politik Berührungen mit dem Westen so viel als möglich aus dem Weg gingen und wenn sich auch nicht aller Verkehr sperren ließ, sie denselben wenigstens freiwillig nicht unterstützte noch erweiterte. Er mußte sich meist selbst Bahn brechen und die Gewalt der Umstände benutzen. Und gerade hier trafen die Kreuzzüge mit unwiderstehlicher Kraft. Indem die beiden ersten ihren Weg direkt über die Donauländer nach Konstantinopel nahmen, rissen sie die Scheidemauer weg und ließen dem Strom freien Lauf sich weit und breit zu ergießen. Jetzt tritt

der Donauhandel in seine zweite und glänzendste Periode, jetzt erhebt er sich von zeither vereinzelten, schwachen und unsichern Verrichtungen zu einem zusammenhängenden, plangemäßen und kraftvollen Ganzen. Nicht mehr durch die Zwischenhand halbwilder Völker gehen seine Warensendungen, sondern Deutschland übernimmt sie selbst in eignem direkten Geschäftsbetrieb. Den Kreuzfahrern Munition und Lebensmittel auf der Donau nachzuführen, waren die ersten größeren Expeditionen, welche das unter allen oberdeutschen Städten am frühesten erblühte Regensburg versuchte. Daran schloß sich von selbst das Verlangen, eine Rückfracht zu laden, wofür der byzantinische Markt die reichste Auswahl bot. Die erzielten Gewinne erhöhten den Reiz der Nachfolge und so trat bald die Wechselwirkung ein, welche von nun an Morgen- und Abendland gegenseitig wieder auf einander ausübten.

Wir dürfen hier wol die erste größere Kundgebung eines auswärtigen Handels annehmen, welchen Deutschland in direkter Weise führte. Die oberdeutschen Städte gingen darin den niederdeutschen und selbst den niederländischen voraus. Schon um das Jahr 1140 war die Zahl der in Konstantinopel ansäßigen Deutschen so ansehnlich, daß eine Kirche ihrer Konfession eingerichtet wurde und Regensburg galt geraume Zeit als die bevölkertste und reichste Stadt Deutschlands. Hier war früher ein Markt morgenländischer Produkte als in Brügge und erst als Venedig den Handel nach Alexandrien wieder in Aufnahme brachte, die Kreuzzüge direkter nach Syrien und Egypten sich richteten und das byzantinische Kaiserthum nur darum wieder hergestellt schien, um desto sichrer dem Verderben zuzueilen, also gegen Ende des dreizehnten Jahrhunderts, verödete auch die Donaustraße und ihre blühenden Uferstädte sanken ebenso schnell, als sie gestiegen waren, der Levantehandel, zu größern Dimensionen ausgewachsen, nahm von den italiänischen Emporien aus zu Land seinen Weg nach den schwäbischen

Städten und von da den Rhein abwärts, oder auch geraden Wegs zur See nach den Niederlanden. Desgleichen war die Hansa inzwischen entstanden und vermittelte das Geschäft mit dem Norden und Nordosten.

Aber immer bleibt jene Zeit des deutsch-byzantinischen Handels ein preiswürdiges Denkmal des muthigen Unternehmungsgeistes der Deutschen, welcher damit seinen ersten Flug nach Außen wagte und den Grund legte für die kommerzielle Größe und Herrschaft der folgenden Jahrhunderte. Allein nicht nur die Donaustädte, unter welchen neben Regensburg und Passau Wien Erwähnung verdient, sondern auch die übrigen deutschen Provinzen sowie die Niederlande erndteten von den Früchten des oberdeutschen Aktivhandels nach Konstantinopel. Die Kreuzzüge zunächst machten den westlichen Ländern den Weg nach dieser Hauptstadt geläufig und verbreiteten die Kenntniß der gegenseitigen Handelswaren, es stieg die Nachfrage nach deutschen und niederländischen Erzeugnissen in Konstantinopel in denselben Maßen als die nach morgenländischen und griechischen auf den deutschen und niederländischen Märkten. Seit das Kirchenverbot dem indischen Handel die unbequeme Richtung durch die Bucharei gab, war für dessen Vermittlung nach Westeuropa die Donaustraße auch in der Lage die nächste und die Italiäner, welche, wie wir gesehen, den ganzen Warenzug in Händen hatten, verkauften auf dem Zwischenmarkt in Konstantinopel nicht minder ansehnliche Quantitäten an die Deutschen zum Vertrieb in ihren und den angränzenden Ländern als sie selbst in das südliche Europa ausführten. Aber die Deutschen, in ihrer kaufmännischen Spekulation einmal geweckt und angeregt durch die Berührungen mit den Venezianern und Genuesern begnügten sich nicht allein mit dem byzantinischen Zwischenmarkt, sondern trachteten darnach, den Aktivhandel weiter auszudehnen und wo möglich noch näher an die Quelle zu dringen. Mehre

Städte an der Oder und Weichsel, zumal Breslau und Krakau wurden aufmerksam auf ihre Lage und die günstigen Konjunkturen, welche sich davon für einen direktern Bezug der indischen Waren benutzen ließen. So begegnen wir ihren Kaufleuten um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts auf den buchartischen Märkten selbst, wo sie aus erster Hand kauften. Die Fracht ging auf der gewöhnlichen Karawanstraße bis Tana, von dort aber geraden Wegs, also mit Umgehung Konstantinopels, nach den Mündungen des Dniester oder der Donau.

Indeß allgemein sind diese Expeditionen wol nie geworden; Konstantinopel blieb wegen seines massenhaften und reichen Assortiments der Hauptstapel des morgenländischen Handels. Dahin richteten sich auch fast ausschließlich die deutschen Einfuhren, denn nirgends anders fanden sie eine bessere Gelegenheit zu schnellem und vortheilhaftem Absatz. Die Nothwendigkeit, Etwas herbeizuschaffen, wofür die unentbehrlich gewordnen morgenländischen Waren eingetauscht werden konnten in Verbindung mit der verstärkten Nachfrage nach abendländischen Artikeln in Konstantinopel hatten den Landwirth ermuntert, Grund und Boden emsiger in Anspruch zu nehmen, hatten die Thätigkeit der Gewerbe gesteigert und ihre Leistungen verbessert. Auch die Kriegsbedürfnisse der Kreuzfahrer wollten vielfach von der Heimath aus befriedigt sein. Die Geschichte hat uns zwei Urkunden aufbewahrt, welche ein ziemlich genaues Verzeichniß der zwischen Konstantinopel und Deutschland gangbaren Waren enthalten. Die Urkunden sind zwei Zolltarife von Stein an der Donau in Niederöstreich, einer Hauptzollstätte des damaligen Transitverkehrs, unter der Regierung des Herzogs Leopold (1177 bis 1198). Man findet darunter theils griechische Natur- und Kunstprodukte, theils indische Waren, Lorbeerblätter, Safran, Haselnüsse, Oel, Lakritz, Rohseide, seidne und halbseidne Priesterornate, Purpurmäntel, Goldstoffe, Degenkoppeln mit

Messing oder Kupfer beschlagen, Pfeffer, Ingwer, Nelken, Muskatnüsse, Zimmt, Galgantwurzel, Kümmel. Die Einfuhr aus den deutschen Ländern auf den Markt nach Konstantinopel bestand aus Leibeignen *) (meist Wendenslaven aus Böhmen und Mähren), Waffen, Sattlerarbeit, Wollenzeugen, Leinwand, Fellen, Holzwaren nebst Metallen. Waffen, eines der ältesten deutschen Fabrikate wurden bis gegen Ende der Kreuzzüge am meisten im nordwestlichen Deutschland und in den Niederlanden verfertigt. Es gab Werkstätten dafür in Magdeburg, Hagen, vorzüglich in Lüttich und Heinrich der Löwe nahm deutsche Waffen zu Geschenken mit an den byzantinischen Hof, was beweist, daß dieselben dort in Ruf standen. Die Wollenstoffe kamen aus den Niederlanden und Friesland, dann aus den sächsischen Städten Magdeburg, Quedlinburg, Salzwedel, Stendal u. a. Passau und Regensburg waren durch ihre Scharlachtücher berühmt. Mit der Verarbeitung der Wolle hielt die des Flachses gleichen Schritt, in Franken und Thüringen waren damals bereits viele Leinwebstühle im Gange. Unter den Metallen waren auch edle, Gold und Silber, jenes aus der Wäsche von Rhein und Donau, dieses aus den Bergwerken Ungarns und Böhmens. Es läßt sich denken, daß im Verhältniß zu dieser Warenbewegung auch die Flußschiffahrt entwickelt sein mußte, denn der größre Theil des Transportes ging zu Wasser. Der Regensburger „Hansgraf" (ambulanter Konsul) begleitete die Schiffe und Kaufleute auf die große Messe zu Enns. Er saß da zu Gericht am Stecken, wo die Schiffe in der Dult halten mußten, im regensburger Hof zu Wien und unter freiem Himmel zu Altofen und Buda kraft der Briefe babenbergischer Herzoge und arpadischer Könige.

Noch ist zuletzt des Verkehres zu gedenken, welcher von Kon-

*) Sie sind wol der früheste Gegenstand der Ausfuhr gewesen, lange vor den Kreuzzügen, ehe ein deutsch-byzantinischer Levantehandel bestand.

stantinopel nordwärts über das schwarze und asowsche Meer mit den Völkerstämmen des heutigen Rußlands geführt wurde. Hier bedurfte es nur die Ueberliefrungen des Alterthums fortzusetzen, denn Byzanz war, wie wir oben bereits erwähnt, seit den frühesten Zeiten der Schlüssel zu dem pontischen Handel; durch seine und seiner nördlichen Kolonien Vermittlung wurden die Erzeugnisse der taurischen Halbinsel und der tiefer gelegnen Szythenländer herbeigeschafft. Auch als Residenz der griechischen Kaiser erhielt die Stadt diese Verbindungen, so weit nicht in Folge der Völkerwandrung Einzelnes sich geändert hatte. Ein nicht geringer Betrag der Lebensmittel für die außerordentlich gestiegene Bevölkrung, wie Schlachtvieh, gesalzene Fische, hie und da auch Getreide kam aus der Krimm und der griechische Kaufmann und Schiffsrheder waren bei diesen Einfuhren vorzugsweise betheiligt. Weniger bedeutend erscheinen die Ausfuhren nach den nordischen Ländern und es scheint, daß darin die Araber während ihrer Blüthezeit den Vorrang einnahmen. Die Chasaren und Bulgaren, — dieselben, welche später nach der Donau zogen und das Avarenreich stürzten — wohnten damals vom kaspischen Meer die Wolga aufwärts und angränzend an die so weit ausgedehnte Herrschaft des Islams wurden sie das letzte Glied jenes Handelszuges, welchen, wie davon betreffenden Orts ausführlicher die Rede sein soll, die Araber bis zur Ostsee entsendeten.

Als das arabische Weltreich mit Anfang des neunten Jahrhunderts in Verfall gerieth, bemächtigte sich Konstantinopel ausschließlich des nordischen Handels und nicht nur mit den Völkerstämmen der Krimm, Tauriens und des Dons, sondern auch mit den weit hinauf wohnenden Russen. Bereits im zehnten Jahrhundert begegnet man denselben auf den Märkten Konstantinopels, wo sie in der St. Mamants Vorstadt ihr eignes Absteigquartier hatten und mit besondrer Hochachtung behandelt wurden. Es waren

meist angesehne und reiche Leute, die zugleich für den großfürstlichen Hof und die Magnaten werthvolle Einkäufe machten. Als Hauptplätze des russischen Binnenverkehrs werden damals genannt Nowgorod, Tschernigow am Dnieper, Mielniza in Volhynien, vor Allem aber Kiew. Hier war ein Hauptdepot russischer Produkte, hier trafen die Kaufleute zusammen, um die Reise nach Konstantinopel anzutreten und hieher wurden die Einfuhren gerichtet.

Ebensowenig, als nach Osten und Westen, haben die griechischen Häuser in Konstantinopel nach Norden aktiven Handel betrieben, abgerechnet etwa den Import weniger Produkte von der Krimm und Taurien. Zu bequem und zu zaghaft, um die Beschwerden und Gefahren weiter Reisen und großer Warentransporte zu übernehmen, verließen sie sich auf die Lage und den Ruf ihres Platzes, auf den unbeschränkten Warenzug, der in allen Richtungen nach diesem Mittelpunkt Statt fand und sie in den Stand setzte, große Geschäfte zu machen, ohne Vieles zu wagen, ohne ihren Heerd zu verlassen. Dies mochte gehen, so lange sie allein den Markt beherrschten und die Fremden davon ausgeschlossen waren. Als aber mit den Kreuzzügen die Isolirung aufhörte, das Feld frei wurde und Italiäner und Deutsche mit der ganzen Fülle jugendlicher Kraft darauf erschienen, da mußten sie selbst ihres wenn gleich passiven Zwischenhandels verloren gehen, vermöge dessen sie bisher so verschiedne Waren aus Norden, Osten und Westen für eigne Rechnung ausgewechselt hatten. Die fremden Völker, welche jetzt Konstantinopel besuchten, erkannten bald als ihren Vortheil, mit Umgehung der griechischen Handelsinstanz unmittelbar unter sich in Verbindungen zu treten und sich der Stadt blos als Tauschplatzes zu bedienen. Um sich bei dem Ein- und Verkaufe nicht übereilen zu dürfen, um die besten Chancen der Konkurrenz und der Nachfrage abwarten zu können, erwar-

den sich die Ausländer Grundstücke in Konstantinopel zum Behuf von Warenlagern, große Höfe mit Gewölben, durch Mauern geschützt und richteten daselbst Faktoreien, zuletzt vermuthlich Kommandithandel ein, da bloße Faktoren nicht Vollmacht genug hatten, besondre Konjunkturen zu benutzen. Es versteht sich, daß bei der damaligen Weltlage auch der byzantinische Handel, wie aller andre im Mittelalter Eigenhandel und von einem Kommissionsgeschäft nicht die Rede war. Tausch dagegen im strengen Sinn des Wortes hat in Konstantinopel nicht Statt gefunden, da im oströmischen Reich Metallgeld als Maßstab des Werthes der Dinge überall eingeführt erscheint.

Kurzsichtige Maßregeln engherziger Staatspolitik beschleunigten den Ruin der griechischen Kaufmannschaft. Indem man den Russen verbot in Konstantinopel zu überwintern und sie sonst beschränkenden Vorschriften unterwarf, glaubte man den unmittelbaren Verkehr derselben mit den italiänischen und deutschen Kaufleuten zu verhindern und sich ein Niederlagsrecht zu erzwingen. Was geschah? Die Russen blieben ganz aus, die Italiäner gingen selbst an die Nordküsten des Pontus, gründeten dort verschiedne Kolonien und betrieben direkt und aktiv den Handel mit den Völkern, welchen sie bisher auf dem byzantinischen Zwischenmarkt begegnet hatten. Aber auch selbst auf diesem mußten die Griechen ihnen weichen, zu schwach, träg und unwissend, um ihnen Konkurrenz zu machen, und ohne politische Macht, die kühnen Fremdlinge gewaltsam zu vertreiben. Italiäner, Deutsche und Russen verkehrten theils in Konstantinopel unmittelbar unter einander, theils suchten sie sich gegenseitig im eignen Lande auf. Dieser direkt deutsch-italiänische Handel fällt allerdings erst gegen das Ende der Kreuzzüge, mit Rußland dagegen bestand er schon früher, und Kiew wurde das Emporium, wohin selbst deutsche Kaufleute aus Breslau und Regensburg kamen und Faktoreien verlegten. Die

Gegenstände des nordischen Handels waren für die Ausfuhr Eisen, Bauholz, Pech, Honig, Wachs, Häute, getrocknete und gesalzne Fische, *) Getreide, Pelzwaren und Sklaven. In der thätigen Betreibung des Menschenhandels genoß vornemlich Venedig eines traurigen Ruhmes.

Konstantinopel würde in dieser Geschichte keine so hervorragende Stelle behaupten, wenn es nicht eben der Schauplatz wäre, auf welchem der Welthandel wieder seinen Aufschwung nahm und insbesondre Europa in seine Kreise zog. Von hier aus vertheilten sich seine Strömungen nach allen Seiten und führten befruchtende Keime der Thätigkeit in die entferntesten Gegenden. Was bereits mehrfach und generell von den wohlthätigen Wirkungen der Kreuzzüge gesagt worden, läßt sich speziell auf die Hauptstadt am Bosporus übertragen. Sie bildete in der großen Kette von Ursachen und Wirkungen, welche die Kreuzzüge zwischen Morgen- und Abendland hervorbrachten, das stärkste Glied der Mitte und in ihr lag unstreitig das merkantilische Medium für die Wiederauflebung des internationalen Verkehrs. Als zu Ende dieses Abschnitts vom Osten her die Barbarei über sie hereinbrach, hatte sie ihre kulturhistorische Aufgabe bereits erfüllt, und es mag bei dem wunderbaren Rundlauf der Weltereignisse einmal dem Westen zukommen, sie von einem unwürdigen Joch zu befreien und ihre natürlichen Schätze und Vorzüge nutzbarer als jetzt für das besondre, wie allgemeine Wol der Menschen wieder zu erschließen.

---

*) Der Verbrauch von Fischen in Konstantinopel muß bedeutend gewesen sein, wie sich ergibt theils aus der hohen Summe, die der Zoll davon einbrachte, theils aus der großen Zahl von Fischerboten, die gegen Anfang des dreizehnten Jahrhunderts auf 1600 angegeben sind.

Die Araber.

Asien ist von jeher die Heimat der Völker gewesen, denen die Vorsehung den Beruf zur Zerstörung dessen anwies, was zur Zerstörung reif war. Noch heute begegnen wir unter den Millionen, welche die Steppen Hoch- und Mittelasiens bewohnen, denselben gesellschaftlichen Zuständen, wie zur Zeit, als die Hunnen und Mongolen hervorbrachen und zwei Erdtheile aus ihren Fugen rissen. Abgeschlossen in ihr eigenthümliches Leben, welches schon in Folge der geografischen Beschaffenheit ihrer Länder mehr oder minder nomadischen Charakter tragen muß, unbekannt mit der Weltlage, ohne politische noch religiöse Motive plötzlich und unwiderstehlich aus dem Dunkel hervorbrechend, gleichen ihre Züge jenen Bergstürzen, die ungeahndet und ohne dem menschlichen Auge erreichbare Ursache sich lösen und ganze Landschaften unter ihren Trümmern begraben. Neues Leben aus der Zerstörung hervorzurufen, sind sie unvermögend, haben sie den Zweck zu zerstören erfüllt, so verschwinden sie wieder spurlos von der Oberfläche der ihnen fremden Länder und erscheinen zu Hause in unverändert stereotyper Weise, als wäre Nichts vorgegangen, als hätten sie nie ihre Wohnsitze verlassen.

Allein noch ist es ein andres, ihnen durchaus fremdes, entfernt von ihnen wohnendes Volk Asiens, welches für den ersten Anblick eine gewisse Aehnlichkeit mit den Wanderstämmen der Wüsten und Steppen darbietet. In der Mehrzahl Wüstenbewohner und daher Nomaden, ungebrochen in seiner nationalen Unabhängigkeit und persönlichen Freiheit, in voller schrankenloser Naturkraft stürzt es wie ein Wetterstral über die Länder und Nationen und trägt mit einer in der Geschichte unerhörten Schnelligkeit des Erfolges seine Herrschaft vom atlantischen Ozean bis zu den Gränzen Chinas.

Diese äußre Aehnlichkeit ist aber auch Alles, die Unterschiede und Gegensätze zeigen sich nicht nur in den Resultaten, sondern auch in den übrigen begleitenden Umständen, und liegen offen für die gewöhnlichste Erkenntniß. Wenn das Innere Arabiens auch Wüste und seine Bewohner noch jetzt Nomaden sind, so haben die Küsten der Halbinsel, wie wir gesehen, bereits im Alterthum keine geringe Kulturstufe eingenommen. Handel und Schiffahrt blühten in den großen und reichen Städten, welche längs der Küste lagen und den Zwischenverkehr mit Indien versahen. Daß Arabien aber im Uebrigen isolirt und der römisch-griechischen Kultur fremd blieb, war nöthig, um ihm die Eigenthümlichkeit zu bewahren, welche es zu dem Ausgangspunkt einer neuen Religion machte. Dieser Religion, welche so gut wie die christliche, eine Weltreligion geworden ist, können wir hier um so weniger die Beachtung versagen, als sie noch mehr als die christliche, auf die materiellen Verhältnisse des Lebens, auf Handel und Verkehr selbst, unmittelbar bestimmenden Einfluß ausgeübt hat. Das Werk eines Betrügers, als welchen Parteihaß und blinder Glaubenseifer früherer Jahrhunderte den Lehrer von Mekka darstellten, hätte nimmermehr so außerordentliche Folgen gehabt, würde vor Allem keinen Platz in einer Kulturgeschichte der Menschheit einnehmen und seine Lebenskraft und Fortdauer nicht bis auf die Gegenwart bewährt haben. Wer in damaliger Zeit die Lehre von der Einheit des göttlichen Wesens verkündete, mußte ein großer, von der Vorsehung selbst inspirirter Mann sein, und wenn Muhamed diese Lehre den verborgnen Anlagen und Begierden seines Volks anpaßte, wenn er dessen glühende Sinnlichkeit in einer weisen Verknüpfung des Unsichtbaren mit dem Sichtbaren befriedigte, wenn er auf die größten, wie kleinsten Verhältnisse des menschlichen Zusammenlebens die Gottheit direkt einwirken ließ, so zeigte er sich eben nicht nur als Profet, sondern auch als Gesetzgeber, der ebenso ein irdisches,

als himmlisches Reich zu gründen die Absicht hatte. Nur aus der Kraft einer begeisterten Seele und aus der Wirkung eines Glaubens, welcher Alles, was ihm naht durchdringt und gestaltet, erklärt sich der schnelle und große Sieg der muhamedanischen Lehre.

So kolossal das arabische Reich war, der kleine Raum des Korans ist der Grundstein, auf dem seine ganze Schwerkraft ruht. Wo wie gesagt jede Lebensverrichtung mit einem Religionsgebot zusammenhing, läßt sich denken, daß der Handel davon keine Ausnahme machen werde. War nicht Muhamed selbst ein Kaufmann, war die heilige Kaaba nicht ebenso Meßplatz und Bazar, als Tempel, und hat der Handel, als er bald im Gefolge des erobernden Islams ging, diesem selbst nicht die Wege in die fernsten Länder gebahnt?

Handel und Gewerbfleiß werden im Koran als Gott gefällige Beschäftigungen empfohlen und deren Beförderung und Schutz den Gläubigen zur Pflicht gemacht. Der Profet aus einem Stamm entsprossen, in dessen Händen als Herr von Mekka und Vorsteher des heiligen Hauses fast der ganze Handel des westlichen Arabiens sich befand, zumal im Zwischenverkehr mit Egypten und Syrien, konnte die Wichtigkeit einer Beschäftigung nicht übersehen, welcher allein sein Volk einen höheren Grad von Kultur und Reichthum zu danken hatte. Aber freilich derselbe beschränkte sich, wie wir gesehn, nur auf den kleinsten Theil des Landes; die Bewohner des Innern verharrten davon unberührt im wilden Naturzustand, sie verstanden Handel nur als Raub und ihre ganze Macht lag in ihrem Schwerdt und Pferde. Andrerseits bedurfte es des unwiderstehlichen Fanatismus dieser Söhne der Wüste, um den Islam statt der Ueberzeugung mit Gewalt in schnellem Siegesschritt über den Erdkreis auszubreiten. Der tiefe Kenner des menschlichen Herzens wußte hier mit bewundernswerther Kunst zwei sich geradezu ausschließende Eigenschaften seines Volkes zu ver-

söhnen, indem er aus Handel und Gewerbfleiß nicht minder als aus Krieg und Verfolgung der Ungläubigen ein Religionsgesetz machte. Beide stimmten überein mit den Neigungen und Gewohnheiten seiner Landsleute, jenes mit denen, welche an der Küste und in Städten wohnten, dieses mit denen, welche als Nomaden die Wüste durchzogen. Er sah richtig voraus, daß in Fällen der Kollision die Ueberlegenheit der Bildung den Sieg davon tragen werde, daß bei der blinden Unterwerfung des rohen Kriegers unter sein Schicksal er den Anordnungen nicht widerstreben werde, die ihm im Namen des geoffenbarten Gottes von dem Profeten und seinen Nachfolgern verkündet wurden. Der begeisterte Glaube der neuen Religion verband innig, was zu feindlicher Trennung bestimmt schien, und zum ersten Male sehen wir im unmittelbaren Gefolge des Krieges die Künste des Friedens, wie sie von dem kaum eroberten Land Besitz ergreifen, neue Wohn- und Werkstätten gründen und schnell die Wunden heilen, welche der Kampf da und dort geschlagen. Keine Trümmer bezeichnen die Erobrungszüge der Araber, gleich den Persern und Mongolen, wol aber erheben sich Denkmale auf ihrem Wege, die noch bis heute rühmliches Zeugniß ablegen von einer seltenen Gesittung. Jede Ausdehnung ihres Reiches war zugleich ein Gewinn für den Handel, wohin sie drangen, riefen sie Leben und Verkehr hervor, mitten durch die Armeen bewegten sich ungehindert die Karawanen, denn der Soldat schützte den Kaufmann und seine Waren, weil sein frommer Eifer darin eine nicht geringere Religionspflicht zu erfüllen glaubte, als in der unbarmherzigen Tödtung der Ungläubigen. So gelangten die Araber zugleich mit der Weltherrschaft zum Welthandel.

Was wir bereits im Alterthum bei den Egyptern, Indiern und Föniziern wahrgenommen, was in beschränkter Weise auch von den ersten Zeiten der christlichen Lehre gelten kann, die Verbindung der Religion mit dem Handel, tritt uns bei den Arabern in verstärktem

Maße, in vollendeter Gestalt entgegen. In den Hauptstädten der Provinzen, wo die Statthalter und Richter residirten, erhoben sich auch die ersten und prächtigsten Moscheen, entstanden Schulen und Bildungsinstitute. Also vermehrte sich nicht nur die Bevölkerung am Orte selbst, sondern sie wurden zugleich der Mittelpunkt eines Verkehrs, wobei Religion und Handel Befriedigung fanden. Von Weit und Breit kamen die Pilger ebensowol um ihre Andacht zu verrichten, als um gegenseitig ihre Waren auszutauschen. Je reicher und glänzender der Tempel, desto besuchter und wichtiger war gewiß der Marktplatz, welcher ihn umgab. Und diese Freiheit und Begünstigung, welche der Handel durch das ganze arabische Reich genoß, hat dem Islam manche Proselyten, die sein Schwerdt nicht erreichen konnte, aus eignem Antrieb zugewendet. Kaufleute, die aus fernen Landen die arabischen Emporien besuchten, wurden von den außerordentlichen Erscheinungen der neuen Lehre ergriffen, nahmen sie an und verbreiteten sie in ihrer Heimat. Nicht minder zogen begeisterte Missionäre in die fernsten Länder und wohin die Waffen nicht dringen konnten, begegnen wir der überzeugenden Gewalt der Rede. Im Innern Afrikas, an den Ufern des Niger treten ganze Negerstämme zum Islam und damit zugleich in die arabische Handelssphäre über. Auf dem seit uralter Zeit bestehenden Seeweg zwischen Arabien und Indien dringt Muhameds Lehre über das Meer bis zu den Sundainseln und der Südküste Chinas; und wo an der äußersten Gränze der bekannten Erde Gläubige beim Gebet ihr Gesicht gen Mekka kehren, dürfen wir auch annehmen, daß Kaufleute unter ihnen sind, deren Geschäft uns hier interessirt.

Indem Muhamed durch seine Gesetzgebung den Handel heiligte, unterließ er nicht, Einrichtungen vorzuschreiben, geeignet ihn zu schützen, zu sichern und zu fördern. Beschränkte sich der arabische Handel zwar keineswegs nur auf Asien und Afrika, so waren doch diese beiden Erdtheile sein bei Weitem größter Schauplatz.

Die unveränderte geografische Beschaffenheit derselben mußte den Landhandel wie in der alten Welt auf Karawanen verweisen, und für diese treten nun alle davon unzertrennliche Hindernisse und Beschwerden ein; hier Abhülfe und Erleichterung zu gewähren, war Gegenstand vieler weisen Satzungen und Maßregeln. Gastfreundschaft ist eine allen orientalischen Völkern angeborne Tugend. Der Koran erhebt sie zu einer ausdrücklichen Pflicht, wenn sie reisenden Kaufleuten angethan wird, nicht minder wolgefällig vor Gott erklärt er die Anlage und Erhaltung von Brunnen und Zisternen in der Wüste und von Karawansereien und knüpft daran die Belohnungen des Paradieses. Dies im Allgemeinen soweit die Frömmigkeit des Einzelnen konkurrirt. Aber auch der Regierung selbst sind besondre Pflichten auferlegt. Von den Einkünften des Schatzes war eine zureichende Summe ausschließlich auf Erhaltung und Verbeßrung der Reichsstraßen zu verwenden. Wo der fromme Eifer der Privaten nicht genügte, mußte die Regierung eintreten. Sie hatte Brunnen zu graben, Gasthöfe einzurichten, zur Messung der Entfernungen Meilenzeiger aufzustellen und dies Alles in gutem Zustand und unter Aufsicht zu halten. Zur Beförderung von Reichsgeschäften war eine Postanstalt vorhanden. Auch sonst konkurrirte die Thätigkeit der Regierung bei Handelsangelegenheiten. Es bestanden eigne Beamte, welche die Bazars beaufsichtigten, die Güte der Waren prüften, wol auch bei Lebensmitteln die Preise regulirten, über den Umfang und den Betrag der Geschäfte berichteten, die Streitigkeiten der Kaufleute schlichteten und überhaupt den Handelsinteressen und dem Gemeinwol fördersam auftraten. Der gewöhnliche Gang des Handels war, wie im Alterthum überhaupt und besonders bei den Karawanen, daß der Kaufmann selbst seine Waren begleitete. Doch hatten die großen Entfernungen da und dort Zwischenhändler nöthig gemacht, welche als Kommissionäre die Aus- und Einfuhr besorgten. Auch mögen

in den überseeischen Niederlassungen wie z. B. in Indien, China, Ostafrika und andern, die großen Handelshäuser von Baßra, Bagdad, Ormus, Kairo u. s. w. ihre Contore gehabt haben. Allein über diesen innern Organismus des kaufmännischen Geschäftes fehlen uns irgend zuverlässige Nachrichten und jedenfalls darf man so wenig als möglich die komplizirten Verhältnisse des europäischen Handels, nicht einmal aus den Zeiten des Mittelalters darauf übertragen.

Der Glaube an den Profeten allein war es, welcher die Einheit und Integrität des Handels durch das ganze Gebiet der Gläubigen zu einer Zeit aufrecht hielt, wo bereits politische Spaltungen die Einheit und Integrität der weltlichen Regierung gelöst hatten. Denn das Kalifat, in welchem sich Anfangs die muhamedanische Herrschaft allein aussprach, bestand als solches bereits seit 868 nur in Asien, alle andern Besitzungen in Afrika und Europa hatten sich gegen die Alleinherrschaft des Kalifen empört und bildeten zum Theil selbständige Staaten. Wir lassen hier unerörtert, in wie weit diese Zersplitterung zum Verfall des arabischen Weltreichs beigetragen hat, unmittelbar auf den Handel äußerten sich keine schädlichen Folgen. Die vom Kalifat getrennten Länder sanken nicht etwa in die Barbarei zurück, sondern setzten die übernommene Kultur mit eifriger Pflege fort. Waren auch die Dynastien und Kabinete sich feindlich, die Religion schlang um alle Bekenner des Korans ein unauflösbares Band und die Satzungen Muhameds galten dem Moslem am Guadalquivir nicht minder heilig, als dem am Nil und Tigris. Wo die Religion zugleich die staatsbürgerliche und sociale Verfassung bestimmte und Niemand an deren Vollkommenheit zu zweifeln oder gar zu rütteln wagte, mußten die muhamedanischen Völker sich bei Weitem gleichartiger erhalten, als die christlichen, bei denen Forschung und Bewegung mehr oder minder frei gegeben war und die rein politischen Verhältnisse mit

dem Glauben nur schwach zusammenhingen. Freilich liegen darin auch die Garantien des Fortschrittes und die Fähigkeit der Vervollkommnung, während dort nur ein bestimmtes Maß erreicht werden kann, wo dann Stillstand eintritt und der Rückschritt unvermeidlich wird.

Wir wollen indeß den Ursachen von dem Verfall des arabischen Welthandels nicht vorgreifen, wenn wir eine ihrer hauptsächlichsten bereits hier zu erwähnen veranlaßt wurden. In den Jahrhunderten seiner Blüthe, wo das Abendland noch in den Banden der Finsterniß und Unwissenheit lag, lassen sich ihre Wirkungen kaum wahrnehmen, noch ist der Geist des Profeten zu lebendig, der Glaube zu fest und treu. Um bei der Sache zu bleiben, so findet der Handel von den Ommajaden in Spanien und den Fatimiden in Afrika die gleiche Sorgfalt wie unter den Augen der Kalifen selbst, ja er gewinnt durch das größre Interesse, welches die selbständigen Fürsten auf ihre eignen Länder verwenden, wo sie bei näherer Kenntnißnahme von den Bedürfnissen des Volkes, Straßen, Brücken, Kanäle, Wasserleitungen, Bazars bauen und viele andre dem Verkehr dienliche, vor Gott wolgefällige Anstalten treffen.

So bildeten die muhamedanischen Reiche auf Grund der Religion einen unsichtbaren Gesammtstaat und keines konnte im Einzelnen schaffen, was nicht dem Ganzen zu gut kam. Zuletzt hatte der Profet selbst, um das Auseinanderfallen seiner Herrschaft zu verhüten, ein bewundernswerthes Mittel in dem Gebot gefunden, welches zum wenigsten eine einmalige Pilgerfahrt im Leben nach Mekka verlangt. Mit diesen religiösen Fahrten vereinigte sich schon frühzeitig der Handel, denn wo konnte ein größerer Umtausch von Waren vor sich gehen, als an dem Ort, wo aus allen Himmelsgegenden von nahe zwei Drittheilen der bewohnten Erde die Frommen zusammenströmten? War schon zuvor Mekka ein

wichtiger Stapelplatz für den Handel zwischen Asien und Afrika gewesen, wie erst jetzt, wo es der Glaube heiligte? Der Handel raubte auch der Andacht Nichts von ihrem Werthe, Beide erfüllten sich ja mit gleicher Geltung nach der Vorschrift des Korans. Am Grabe Muhameds erklärten sich alle seine Jünger als die Bekenner eines und desselben Gottes, jede politische Unterscheidung schwand, nur die Rechtgläubigkeit entschied zwischen dem Moslem von Kordova und Fez, wie von Bagdad und Herat. Auch war die arabische Sprache durch den Koran zur herrschenden geworden.

Die schönste Kulturperiode der Araber fällt unter die Regierung der Abassiden (achtes bis zehntes Jahrhundert) und in derselben Zeit beschreibt sich so ziemlich auch ihr Welthandel. Das Kalifat behauptet Macht und Ansehen und sieht Herrscher auf seinem Thron die in jeder Beziehung zu den würdigsten Charakteren der Geschichte gehören. Bagdad ist gegründet und blüht schnell empor zu einem Mittelpunkt der Wissenschaften und Künste, des Handels und Gewerbfleißes. Die Eroberungen im Großen haben geendet, der siegende Araber findet, wie Bailly sagt, Muße sich selbst zu betrachten und fühlt, daß es noch andre Lorbeeren gebe, als die, welche das Schwerdt gewunden. Er wendet sich den friedlichen Beschäftigungen zu und zeigt dafür nicht geringre Anlagen, als für das Handwerk des Krieges.*) Leider ist uns noch ein großer Theil der arabischen Wissenschaft und Litteratur verborgen und selbst die neuesten Forschungen haben nur dazu gedient, den Mangel eines erschöpfenden Studiums darzuthun. Schöpften

*) Wie schön sind die Worte Muhameds über die Wissenschaft: „durch sie erhebt der Allmächtige Männer zu Verkündigern der Wahrheit und Gerechtigkeit, Engel schmeicheln um ihre Liebe und decken sie mit ihren Flügeln. Nur die Denkmäler solcher Helden dauern, ihre Großthaten stehen da als Vorbilder und begeistern erhabne Seelen zu werden, wie sie."

die Araber Anfangs auch aus dem Quell griechischer Bildung, so haben sie sich doch in verschiednen Zweigen selbständig entwickelt und ganz besonders auf dem Feld der Erdbeschreibung, Mathematik und Astronomie sehr Verdienstliches geleistet. Die Schriften eines Abulfeda, Abu Obaid, Ibn Betuta, Idrisi, Medusi u. A. sind zwar von berühmten Orientalisten unsrer Zeit übersetzt worden, doch mögen wol noch manche Schätze handschriftlich in den Bibliotheken verborgen sein. Dazu ist die Kenntniß der arabischen Sprache noch lange nicht an ihrem Ende angelangt und gerade für die Darstellung der Handelsgeschichte liegen die Schwierigkeiten in den Orts- und Ländernamen, die nicht allein von den altklassischen Bezeichnungen ganz abweichende Namen tragen, sondern deren arabische Lesart selbst vielfacher Gegenstand des Streites ist.

Wie die geistige Bildung der Araber zunahm, nahmen auch ihre materiellen Bedürfnisse zu und Ackerbau, Industrie und Handel hatten für ihre Befriedigung zu sorgen. Luxus und Verschwendung griffen bald überhand und die Pracht morgenländischer Palläste und Gärten war nicht nur ein Mährchen aus Tausend und einer Nacht, sondern bare Wirklichkeit. Aber jener Luxus veranlaßte nicht, wie bei den Römern eine passive Handelsbilanz, ein System der Aussaugung des Ganzen, um der unproduktiven Verzehrung einer einzigen Stadt zu genügen. Im Gegentheil. Wie die Bildung der Araber nicht in die Mauern der Palläste, noch in den Kreis eines Standes eingeschlossen blieb, wie sie sich nach Verhältniß über das ganze Volk und Reich verbreitete, in demselben Maß mußten auch Alle an den materiellen Genüssen Theil nehmen. Mochte Bagdad auch die glänzendste Stadt sein, so gab es doch noch viele andre, welche ihm nach kamen. Damaskus, Ispahan, Baßra, Kairowan, Fostat, Kordova u. a. waren Planeten, die durch ihr eignes Licht glänzten, und nicht wie die

Städte des Römerreichs, Trabanten im Sonnenkreis der weltbeherrschenden Siebenhügelstadt. Darin glichen die Araber mehr den Griechen, welche statt zu zerstören und zu nivelliren, überall, wohin sie gelangten, befruchtende Keime niederlegten und die Mannigfaltigkeit bestehen ließen, wenn gleich sie dieselbe mit ihrem Geist durchdrangen. Muhamed verlangte nur die Einheit des Glaubens, eine politische Centralisation, wie die der römischen Staatskunst lag wol nie in seinen Plänen.

So erblicken wir denn Kultur, Macht und Reichthum nicht etwa nur auf einem Ort des arabischen Weltreichs, sondern in segensvoller Mannigfaltigkeit über das ganze Gebiet verbreitet. Der Ackerbau blüht nicht nur in einer Provinz, welche von den übrigen ausgebeutet wird, sondern überall, wo sich Boden und Klima dazu eignet. Ohnedies hatte ihn Muhamed durch seine Gesetze geheiligt und viele Länder, welche in den vergangnen Jahrhunderten öde und verwüstet lagen, sind unter dem Islam zu Ergiebigkeit und Wolstand gelangt. Welcher Unterschied zwischen dem Spanien zur Zeit der Römer und dem Spanien zur Zeit der Mauren. Nicht minder, als der Ackerbau gedieh der Gewerbfleiß. Es war nicht entehrend und gering, ein Handwerk zu treiben und statt nur in der Fremde zu kaufen, suchte man verschiedne Fabrikzweige im Land selbst einheimisch zu machen. Wie könnte bei so allgemeiner Thätigkeit der Handel fehlen? Dazu hätte es nicht einmal der religiösen Satzung bedurft. Die wissenschaftliche Bildung trieb an zur Erforschung fremder Länder und wo jeder Rechtgläubige einmal im Leben die große Pilgerreise machen mußte, richtete sich ein Völkerverkehr ganz von selbst ein. Auf dieselbe Weise, wie man seine religiösen Empfindungen und wissenschaftlichen Ideen austauschte, wechselte man die Waren. Freilich bleibt diesem erhabnen Bild reicher Lebensfülle und Kraft immer der orientalische Stempel aufgedrückt, allein dies raubt ihm

Nichts von seinem Werth. Die Araber kannten keine national-ökonomischen Systeme, aber wenn deren letzter Zweck und sicherste Probe die möglichst weite Verbreitung von Wolstand und Gesittung ist, so haben sie in ihrer Weise kaum Minderes erreicht, als die gepriesensten Kulturvölker der Gegenwart.

Erwägen wir noch einmal alle die voranstehenden Momente in ihrer vollen Bedeutung und messen wir auf der Karte den ganzen Umfang des arabischen Reiches im Zenith seiner Blüthe, so bewegt sich auf diesem Raum beinahe der gesammte Welthandel jener Zeiten. Es ist etwa nur das griechische Kaiserthum, welches für sich einen beschränkten Antheil behaupten kann. Spanien, Sizilien, Sardinien und mehre Küstenstriche von Unteritalien fallen bereits in das arabische Gebiet und was die Länder des mittlern und nördlichen Europas betrifft, so sind sie erst im Werden und kommen hier nicht in Betracht. In Afrika herrschen die Araber allein und weiter, als je ein Volk vor ihnen und bis jetzt auch nach ihnen. Sie erforschten das Innere tiefer und besuchten es regelmäßiger, als die alten Karthager und Egypter. Am Niger, wie am Nil, in den Palmenthälern des Atlas, wie auf dem Sand der Sahara wurde zu Allah gebetet. In Asien reichte die Fahne des Profeten so weit, als die großen Nomadensteppen ihr eine natürliche Gränze entgegenstellten. Den Indus aufwärts längs des Himmelayas bis zu den Pässen des Belur und Kaschgar über den Aralsee und das kaspische Meer nördlich zur Wolga und westlich zum Kaukasus umfaßt das Kalifenreich, mit Ausnahme der griechischen Besitzungen in Kleinasien, nach der heutigen Terminologie ganz Arabien, Syrien, Armenien, Persien, Mesopotamien, Beludschistan, Afganistan, den Penjab, die Bucharei, Georgien, Kaukasien, mit einem Wort, den hauptsächlichen Schauplatz der alten und mittlern Geschichte des Erdtheils. Zum erstenmal erschien derselbe unter die Einheit einer Verfassung gebracht,

welche nicht, wie bei den früheren Eroberern auf reinem Militärdespotismus beruhte, sondern durchdrungen von einer für den Orient wol berechneten Religionslehre zeither widerstrebende Völker bildsam zu einander fügte.

Auf einem so ungeheuern Gebiet welche Verschiedenheit in den Produkten des Bodens, nicht minder als in den Anlagen, Neigungen und Bedürfnissen seiner Bewohner, welche Fülle und Mannigfaltigkeit des Warenumsatzes, die sich hier dem Handel darbot, so daß sie ihn, auch ohne religiöse Verpflichtung, bei dem geringsten Geist dafür von selbst hervorrufen und beleben mußte. Hätten die Araber auch keinen auswärtigen Handel gehabt, hätten sie sich nur auf ihren Binnenverkehr beschränkt, derselbe allein würde für ihre Zeit einen guten Theil des Welthandels vertreten. Wir werden ihm deshalb bei dieser Untersuchung mehrfache Rücksicht zu schenken haben, indem es wol keines Beweises bedarf, daß der Handel eines solchen Reiches, wie des arabischen, sich nicht wie bei den Handelsrepubliken des Alterthums und Italiens von einem Ort aus leiten ließ, sondern daß er verschiedne und eigenthümliche Emporien hatte, die, wenn auch unter einander im Zusammenhang, doch selbständig und gleichberechtigt verkehrten.

Um in den massenhaften Stoff Ordnung und Uebersicht zu bringen, ist es zweckdienlich, den Handel der Araber nach den Erdtheilen, in welchen sie herrschten, darzustellen. Was Europa betrifft, so sollen die Verbindungen mit Konstantinopel und die nördlichen Handelszüge nach Rußland und den baltischen Ländern ihren Platz bei Asien finden, von wo sie ausgingen, die maurische Herrschaft in Spanien dagegen besonders behandelt werden. Die ungleich überwiegende Bedeutung des Landhandels wird die aus-

führlichere Beschreibung gegenüber der kürzeren des Seehandels rechtfertigen.

Die Hauptstadt der arabischen Herrschaft in Asien war Bagdad. Insofern als hier der Kalif residirte, in der doppelten Würde eines religiösen und politischen Oberhauptes aller Gläubigen, sollte die Stadt als der Mittelpunkt des muhamedanischen Gesammtstaates gelten. Rechtlich ist diese Eigenschaft auch immer von ihr behauptet worden, faktisch hat sie dieselbe nur auf kurze Zeit genossen. Afrika und Spanien fielen frühzeitig ab und verweigerten wenigstens der politischen Hoheit des Kalifats die Anerkennung. In Asien dagegen erhielt sie sich bis in eine spätere Periode und selbst als sie zum Sinken kam, blieb Bagdad noch lange die ungleich reichste und glänzendste Stadt Asiens. In demselben Mesopotamien gelegen, welches die Araber durch Fleiß und Kunst aus der Verwüstung wieder in die alte Fruchtbarkeit versetzt hatten, erinnert die Stadt in mancher Beziehung an Babylon. Schwebende Gärten, Wasserwerke, Kanäle, kolossale Prachtbauten, Luxus, schwelgerisches Leben, dabei aber auch blühende und kunstvolle Industrie, Knotenpunkt der wichtigsten Handelsstraßen, lebhafter Verkehr zu Wasser und Land, Stapel für den Zwischenhandel mit Indien — Alles findet sich wieder, nur erhöht und verfeinert durch eine größere Geistesbildung und Pflege der Wissenschaften. Mesopotamien, welches die Araber in zwei Provinzen, El Dschesirat (nördlich) und Irak (südlich) theilten, war recht eigentlich nach allen Richtungen hin der vornehmste Schauplatz ihrer Kultur. Hier hatten sie sich mit besondrer Vorliebe niedergelassen, hier die meisten neuen Städte gegründet. Der Sitz der Regierung zog natürlich aus allen Provinzen die besten Köpfe und Talente herbei und die Kalifen aus dem Haus der Abassiden verstanden es mit seltenem Geschick, die vielen einzelnen Blüthen zum herrlichsten Kranz zu winden. Der Feld- und Gartenbau lieferte

was nur die Sinne begehrten, die Schiffahrt auf dem Tigris und Eufrat führte die Schätze der höher gelegnen Gegenden herbei. Vor Allem aber gediehen die Manufakturen, hier war ein Heerd der arabischen Industrie. Amid, Mosul und Nisibis verfertigten ähnliche Gewebe in Baumwolle und Linnen, wie man sie von den alten Babyloniern rühmte und ein neuer Fabrikzweig waren die viel geschätzten Arbeiten von rothem und gelbem Safian. Bagdad zeichnete sich aus durch seine Bijouterien, Silber- und Goldgefäße, Thonwaren, Stickereien, Seidenstoffe u. s. w. Die Flüsse abwärts ging Aus- und Einfuhr über Baßra, die Hauptstadt des arabischen Seehandels, die erste große Kolonie, welche der Kalif Omar schon im J. 636 inmitten der heiligen Kriege gegründet und der wir weiter unten wieder begegnen werden.

Hatte die weltliche Macht sich zersplittert und ihre Sitze in reichere und angenehmere Gegenden verlegt, der von Allen anerkannte Mittelpunkt der Religion und dadurch der Schlußstein des ganzen stolzen Gebäudes blieb doch immer Arabien. Unverändert, wie vor Tausenden von Jahren war noch zu Muhameds Zeit das physische und politische Ansehen des Landes, das nie der Fuß eines fremden Eroberers betreten hatte. Im Innern Wüste und wildes Nomadenleben, an den Küsten Fruchtbarkeit, Städtewesen, Kultur und Handel. Mekka selbst, welches als Wiege und Grab des Profeten der Wallfahrtsort seiner Jünger und damit zugleich der Stapelplatz der arabischen Produkte und der Zwischenmarkt für den Umtausch dreier Welttheile geworden war, liegt in einem steinigen, wasserarmen, von der Sonne verbrannten Gebiet (Hedschas). Allein nicht weit davon beginnen die gesegneten Striche des Landes Jemen in langer Linie bis zur Meerenge von Babel Mandeb und darüber hinaus. Das „glückliche Arabien“ nannte es das Alterthum und rühmte von ihm, daß es nach Indien die meist geschätzten Güter der Erde habe, Kassia, Myrrhe und Weih-

rauch. Wer kennt nicht aus der Bibel schon die reiche Königin von Saba? Auch zu unsrer Zeit genoß diese südwestliche Provinz die Vortheile, welche ihr eine ewig gütige Natur gewährte. Der Handel mit Räucherwerk war wol seit dem Untergang der griechisch-römischen Götterlehre nicht mehr das, was er vormals gewesen, obgleich auch die christliche Kirche und jetzt der Islam desselben bedurften. Dagegen sah sich der Verkehr Indiens, Egyptens und Abyssiniens nach wie vor auf die arabischen Zwischenplätze verwiesen. Eine neue Stadt Sebid nicht weit von dem alten Aden war entstanden, wohin, bis Mekka in Aufnahme kam, die Landeserzeugnisse zum Verkauf gebracht wurden. Jemen hatte ansehnliche Manufakturen in Wolle und nicht selten mußten die städtischen Abgaben darin geleistet werden. Auch beschäftigten sich die Bewohner viel mit dem Gerben von Schaf- und Rinderfellen und mit dem Trocknen der Weintrauben, die als eine Art Korinthen in den Handel kamen. Nicht minder als der südwestliche war der südöstliche Theil Arabiens ausgezeichnet durch Fruchtbarkeit und merkantilisches Geschäft. Dasselbe erlangte den größern Umfang und Werth, als seit der Gründung von Bagdad und Bassora der arabisch indische Handel seinen Hauptzug über den persischen Meerbusen nahm. Die Stadt Maskat wurde ein nothwendiger Hafen für alle darin beschäftigten Schiffe. Im Innern des Meerbusens lag El Katif, gegenüber den Bahreininseln, die außer Wein, Datteln und Baumwolle auch schöne Perlen lieferten. Das Innere Arabiens wurde von Karawanen durchzogen, welche auf gewissen Marktplätzen zusammentrafen. Der größte derselben war Jamama, der Ursitz der ächten Araber, die Hälfte des Wegs zwischen Mekka und El Katif. Schon im Alterthum genoß die arabische Pferderace hohes Ansehen und bildete nebst Wolle einen hauptsächlichen Gegenstand des Handels mit der Wüste. Auffallend ist, daß nirgends in dieser Periode jenes Produktes ge-

dacht wird, das Arabien eigenthümlich, wenigstens zuerst bekannt, auch seinen Namen von da erhalten hat. Wir meinen den Kafe. Kein Zweifel, daß der Baum von jeher um Mokka einheimisch war, daß auch die Eingebornen die Früchte davon genossen, aber als Getränke erscheint er erst im Jahr 1481, wo der Sheikh Mohamed Ben Sain es nach vielen Kämpfen einheimisch machte. Die Araber haben eine kleine Litteratur und viele Rechtsentscheidungen darüber. Der „Triumf des Kafes“ heißt das Werk eines Schriftstellers, womit der Sieg der für den Welthandel später so wichtigen Bohne für immer bestätigt wurde.

Aus der glühenden Wüste, welche Arabien gegen den Eufrat hin begränzt, tritt man wie mit einem Zauberschlag in die voll üppiger Vegetation prangenden Gefilde Syriens. Unter den Ommajaden, welche in Damaskus residirten (660—750), war die Provinz die erste des Reichs und wenn gleich unter den Abassiden Bagdad den Vorzug erlangte, so folgte Damaskus doch immer unmittelbar nach und hat sich bis auf unsre Tage als eine der Hauptstädte Asiens erhalten. Vorzügliche Erwähnung verdient sie grade in einer Geschichte des Handels, für dessen Umsatz sie werthvolle und mannigfache Beiträge gab. Die Erzeugnisse ihres Kunst- und Gewerbsfleißes, im Fach der Metallarbeiten und Waffen, Sättel und Pferdegeschirr, desgleichen Sammet und Seidenzeuge gingen nach allen Weltgegenden und beherrschten den Markt. Man darf Damaskus mit Recht als die Stadt bezeichnen, wo die Industrie für die damalige Zeit in den größten Verhältnissen auftrat. Sehr günstig wirkte auf die Belebung des Binnenverkehrs der Umstand, daß die meisten nach Mekka wandernden Pilgerscharen ihren Weg über Syrien nehmen mußten. Noch andre Städte Syriens erstanden unter den Arabern mehr oder minder zu alter Macht und Herrlichkeit. So Tarsus, Emesa, Jerusalem und die fönizischen Häfen Tyrus (Thur), Sidon (Saida), Berytus

(Beirut). Sie wurden insbesondre die Stützpunkte der muhamedanischen Seemacht im Mittelmeer, welche von hier die Expeditionen nach Rhodus, Kandia und Cypern ausrüstete und die Byzantiner zur See bekämpfte.

Nördlich von Mesopotamien bis zum Kaukasus und dem südlichen Ufer des schwarzen Meeres lag die Statthalterei Armenien und bildete im Westen die Gränze gegen Kleinasien und das byzantinische Kaiserthum. Obgleich vorherrschender Gebirgscharakter, gediehen doch in den Thälern die herrlichsten Produkte, Getreide, Obst, Wein, Bauholz und Metalle. Nicht minder ansehnlich war die Schafzucht und armenische Wolle ein gesuchter Artikel im Handel. Wie im Alterthum versorgte Armenien das mesopotamische Unterland mit den angeführten Erzeugnissen, die in der Regel zu Wasser den Tigris hinabgingen. Ein großer Theil der Wolle wurde in Debil, der Hauptstadt der Provinz zu Teppichen verarbeitet, welche durch die Kunst der dort üblichen Purpurfärbung besondern Ruf genossen. Man benutzte dazu den Saft eines in der Umgebung des Ararat häufig vorkommenden Wurmes. Günstig für den auswärtigen Handel als Stapelplatz der nördlichen und westlichen Völker am schwarzen Meer wurde Trapezunt. Verlassen und verödet seit der Römerzeit waren es die Araber, welche die Erinnerung einer ruhmvollen Vergangenheit wieder ins Leben riefen.

Oestlich von Armenien bis zum kaspischen Meer lag die Provinz Ran (Schirwan) das heutige Georgien mit der Hauptstadt Tiflis. Das milde Klima erlaubte auf dem Delta des Kur den Anbau von Reis und Baumwolle, auch wurde die Seidenzucht eifrig betrieben. Gränzprovinz gegen die slavischen Völker im Norden des kaspischen Meeres und an den Ufern der Wolga werden wir ihr später bei dem arabisch-russischen Handel noch einmal und ausführlicher begegnen.

Jenseits des Tigris gen Nord-Osten gelangte man in das alte Medien und nach Persien. Irak Adschemi nannten die Araber jene Länder, welche das dermalige Perserreich mit den Hauptstädten Teheran und Ispahan umschließen. Unfruchtbar auf den Höhen entschädigten die Ebnen von Rei, Kom, Kaschan u. a. mit reichem Anbau von Oliven, Zucker und vorzüglichem Safran. Rei in der Nähe des heutigen Teheran, gelegen an der großen Königsstraße die in das Innere Asiens nach Chorasan und in die Bucharei führte, hatte ein blühendes Speditionsgeschäft und viel besuchten Markt. Sie sank, als die Kalifen Ispahan zur Hauptstadt Persiens und damit zum Centralpunkt des Binnenhandels von Mittelasien erhoben. Ispahan am Rande der Wüste, von der scheidenden Natur noch einmal mit dem Füllhorn ihres Segens überschüttet und damals nicht minder ausgezeichnet durch Geisteskultur gehört zu den von der arabischen Dichtkunst gefeiertsten Orten. Die Industrie seiner Bewohner lieferte die feinste Leinwand, kostbare Shawls, Pferdedecken, Sättel, wolriechende Essenzen und geschmackvolle Gefäße von Thon.

Längs der südlichen Breite des kaspischen Meeres werden die Provinzen Dilem (Ghilan), Tabarestan und Dschordschan (Dehestan) erwähnt, von undurchdringlichen Wäldern bedeckt und von halbwilden Völkern bewohnt. Allein auch bis hieher streuten die Araber Keime der Bildung aus und unter den Abassiden sehen wir bereits da und dort aufgegangne Saat. Man verfertigte mannigfache Holzwaren und auf den Werften der Seestädte Astarabad, Amol und Abisgun herrschte ein reges Treiben im Schiffsbau.

Allein noch ein glänzenderes Denkmal der civilisirenden Propaganda der Araber ist die zwischen dem kaspischen Meer und dem Aralsee gelegne Provinz Chowaresmien, dermalen Turkmannia, Descht, Kowar und Khiwa. Hier, wo eine karge Natur dem Menschen den Anbau des Bodens versagt, sehen wir ihn heutzu-

tage als Nomaden die Steppen durchstreifen und allenfalls als Führer einzelner Karawanen dienen. Doch sagen uns Ruinen, daß auf diesen Steppen einmal ganz ansehnliche Städte standen und erinnern uns an die außerordentliche Handelsthätigkeit, welche hier herrschte und durch die Einfuhr der nordischen Waren das öde Land belebte. Es ist indeß zu erwähnen, daß aller Wahrscheinlichkeit nach der große Strom Amu Darja (Gihun), welcher jetzt in den Aralsee sich ergießt, dazumal seinen Lauf mitten durch Chowaresm in das kaspische Meer nahm und damit dem Verkehr große Erleichterung gewährt war. Fünfzehn Städte neben der Hauptstadt Chowaresm, nennen die orientalischen Schriftsteller, welche in dem Lande blühten und außer Handel auch gewisse Industriezweige betrieben. Ihre Kaufleute waren die unternehmendsten, machten die weitesten Reisen und gründeten allerwärts Niederlassungen, vornemlich in Chorasan.

Chorasan hieß der ganze Länderkomplex, welcher von der Gränze Persiens östlich bis zu den Pässen des Belur und der Himmelaya-Kette reicht, nördlich den Amu Darja und die Bucharei, südlich die Wüste Kerman und die afganischen Gebirge gegen den Indus zu Gränzen hat. Diese Macht, für eine Verwaltung zu groß, war in vier Statthaltereien eingetheilt, welche in den vier ausgezeichnetsten Städten Nisabur, Merv, Herat und Balk ihren Sitz hatten. Die Abassiden, welche bei ihrem Kampf gegen die Ommajaden in Chorasan den wirksamsten Beistand gefunden hatten, blieben dem Land mit dankbarer Vorliebe zugethan. Mittelasien hat keine ähnliche Kulturperiode aufzuweisen, sie übertraf noch weit das Alterthum und seine jetzigen Zustände sind wahre Barbarei dagegen. Die Bevölkerung war zahlreich und fast durchgehends an festen Plätzen angesessen, alle Reiche der Natur waren in Ueberfluß vertreten. Ergiebige Ausbeute gab der Bergbau, die Edelsteinminen bei Nisabur und Badachschan und die Silbergruben von

Benjahir in der Nähe von Balk. Auch andre Erze und mineralische Produkte, wie Eisen, Kupfer, Blei, Arsenik, Ammoniaksalz u. s. w. fanden sich in den Gebirgen von Gaut und Kabul, deren Eis und Schnee mit großen Kosten gesammelt und für die schwelgerischen Tafeln der Großen verkauft wurde. Zu gleicher Zeit war das Fabrikwesen in hohem Grad ausgebildet und verbreitet, fast alle selbst die kleineren Städte verfertigten Gewebe in Leinen, Seide, Wolle und Baumwolle und brachten sie nach den Residenzen der Statthalter, welche sämmtlich an belebten Handelsstraßen lagen. Zum schönen Abschluß des Ganzen fehlten nicht Wissenschaften und Künste. Merv war ein vorzüglicher Sitz derselben, seine Akademie gehörte zu den ersten des Reiches und mehre der berühmtesten Dichter haben dort gelebt. Herat war eine Station der Karawanen von und nach Afganistan und Indien. Das gemeinschaftliche Handelsinteresse hatte hier die Bekenner von drei feindlichen Konfessionen auf einen kleinen Raum zusammengeführt und die Befriedigung ihrer religiösen Andacht gestattet. Ein Sonnentempel, eine Moschee und eine christliche Kirche standen friedlich beisammen. An Umfang und Bedeutung die erste war jedoch die Statthalterei von Balk, das alte Baktrien und es läßt sich denken, daß sein Bodenreichthum und seine glückliche Lage unter den Arabern zur größten Entwicklung und Ausbeute gelangen mußten. Von der Natur selbst zum nächsten Stapelplatz des nordindischen Handels bestimmt vermochte es mit seinen eignen Produkten die Waren Indiens zu erwiedern. Hier öffneten sich die einzigen Pässe der himmelanstrebenden Gebirgswand, welche den Norden mit dem Süden verbinden und durch welche man hinabsteigt nach Indien. „Niederlage der Waren" bedeutet im Persischen der Name des am Eingang dieser Pässe liegenden Kabul. Eine andre Pforte mehr nach Westen öffnete die Stadt Gasna, berühmt als Sitz eines Reiches, welches zu Ende des zehnten Jahrhunderts sich vom Kalifat losriß und die

Fahne des Profeten siegreich bis zum Ganges trug. In diesem südlichen Theil der Statthalterei (Sablestan) befinden sich die schon erwähnten Silbergruben von Benjahir, im Norden (Tocharestan) an dem Kokscha dem südlich größten Zufluß des Amu ist Badachschan zu suchen, berühmt wegen seiner Edelsteine, vornemlich Rubine und Lapis Lazuli. In der Mitte dieser Provinzen lag Balk, die statthalterliche Residenz in einer anmuthigen Landschaft. In wie großem und allgemeinem Ansehen sie stand, beweist der ehrende Beiname einer „Hauptstadt des Islams," welchen sie in den arabischen Schriften führt. Nicht allein der Handel bevölkerte und bereicherte sie, sondern auch die gelehrte Bildung und feine Lebensart, welche hier zu Haus waren, machte sie zu einem Wallfahrtsort der lernbegierigen Jugend aller Länder. Jetzt erzählen nur Trümmerhaufen, in einem Umkreis vieler Meilen von der Herrlichkeit, die hier versunken.

Etwas besser hat sich bis auf unsre Zeit wenigstens in kommerzieller Bedeutung erhalten die nordöstlichste Provinz der arabischen Herrschaft in Asien, Mawereinnehr, das alte Sogdiana, heutzutage ein Theil der freien Tartarei, auch die große Bucharei genannt. Das alte Perserreich umfaßte zwar ebenfalls Sogdiana, allein unter den Arabern gingen seine Gränzen um Vieles weiter, bis zum Sir Darja (Sihun), ja darüber hinaus an den Fuß des Hochplateaus, wo dermalen die Kirgisen hausen und die von der Vorsehung aller Kultur entzogne Wildniß, die Heimat jener als Werkzeug der Zerstörung bestimmten Völker beginnt, denen die arabische Herrschaft selbst in einer nicht fernen Zeit zum Opfer fallen sollte. Zwischen den beiden Flüssen Amu Darja und Sihun bildet die Provinz gleichsam die Gränzscheide zwischen Ackerbau- und Nomadenland und war daher im Alterthum, wie im Mittelalter und in der neuesten Gegenwart stets von zweierlei Völkern bewohnt, von herumziehenden Horden, die großentheils vom nörd-

lichen Asien einzudringen pflegten und von den eigentlichen Einwohnern, die ihre Sitze in Städten und festen Orten hatten, und Ackerbau nicht weniger als Handel trieben. So wie sich jetzt die Bucharen von den Usbeck-Tartaren unterscheiden, so unterschied man schon zu Alexanders Zeit die Sogdianen von den streifenden Schwärmen der Szythen, deren zahlreiche Reiterschwärme mit ihren Heerden und Gezelten das Land raubend durchzogen und bei dem ersten Anzeichen der Gefahr schnell in ihre unzugänglichen Steppen verschwanden. Unter den Arabern waren es die Ghußen, ein zahlreicher Türkenstamm, welcher die Stelle der alten Szythen vertrat und das Kalifat hatte dort die langwierigsten Kämpfe zu führen, bis es ihm gelang, sie wenigstens theilweise zu unterwerfen und zum Islam zu bekehren. Zum Unterschied von ihren unbekehrten Genossen nannten sie sich Turkomannen, für eine höhere Gesittung waren sie indeß nicht zu gewinnen, die natürliche Rohheit erbte auf alle Generationen und deshalb konnten sie die arabische Kultur wol zerstören, aber nicht fortsetzen. Den überraschendsten Gegensatz zu so barbarischen Zuständen zeigt uns der südöstliche Theil von Mawereinnehr, wo die Natur noch einmal, ehe sie in dem Wüstensand von Kobi in den mongolischen Steppen und den Eisfeldern Sibiriens ganz abstirbt, in ihrer Schöpfungskraft so schwelgerisch verschwendet hatte, daß man von jeher die Umgebungen von Samarcand und Bochara zu den Paradiesen Asiens zählte. Die Araber thaten Alles, was dem Fleiß und Nachdenken des Menschen dabei zu thun noch übrig blieb. Unter den einheimischen Produkten sind vorzugsweise Getreide, Früchte, Häute, Leder, Felle und Steinsalz zu erwähnen. Für die aus China und Hochasien kommenden Karawanen waren die bucharischen Städte ein wichtiger Zwischenmarkt, indem daselbst die chinesischen Artikel, ferner Moschus, Rhabarber, Borax, und Türkise aus Tibet und der Mongolei zur ersten Auslage und Feilbietung ge-

langten. Denn wie Balk für den indischen Handel der Ausgangspunkt wurde, so Samarcand für den Handel mit China und den Hochländern Asiens. Wir haben gesehen, wie schon die alte Welt auf diesen Zwischenmärkten sich begegnete und jene Waren holte, die damals dem indischen und chinesischen Boden ausschließend eigenthümlich waren. Das Dunkel, worin aber jener Verkehr gehüllt war und das uns außer der thatsächlichen Existenz über das Einzelne so gut wie keinen Aufschluß gestattet, fängt jetzt an sich zu lichten und auch hier sind wir den Arabern dafür zunächst verpflichtet. Förderſam war allerdings, daß, ehe der Islam dort wirkend auftrat, die Hoheit der chinesischen Kaiser sich bis diesseits Tibet und der Wüste erstreckt hatte. Es bestand also bereits eine Art politischer Verbindung der großen Bucharei mit dem himmlischen Reich und Karawanen, wenn sie auch Nichts weiter, als Tribute brachten, waren im Gang. Der arabische Handelsgeist ergriff mit Eifer die Gelegenheit und seine Erfolge werden da, wo von dem auswärtigen Handel die Rede ist, ihre Würdigung finden.

Noch erübrigt uns einen Blick auf die südlichen Provinzen des Kalifats zu werfen. Im Osten von Irak bis zum Anfang des persischen Meerbusens erstreckte sich die Statthalterei von Kuhistan, wo manche Industriezweige getrieben, hauptsächlich aber Zucker gebaut wurden, weshalb sie auch einen Theil ihrer Abgaben in diesem Erzeugniß zu leisten hatte.

Die ganze östliche Küste des Busens bis zur Meerenge umfaßt die eigentliche Heimat, das Stammland der Perser, Fars, Farsistan.*) Auch hier, wo tausend Jahre früher Zoroaster die reinste Religion lehrte, welche das Alterthum kennt, hier von wo aus Asien zweimal unterworfen und beherrscht wurde und wo die

*) Dies ist arabisch; im Persischen wird Pars, Parsistan gesprochen.

Erobrung, wenn auch von keiner großen, doch einiger Kutur begleitet war, auch hier hatte der Islam die Oberhand gewonnen, der Koran den Zend verdrängt und eine im höchsten Grad interessante Nationalität auf immer gebrochen. Der Dienst des heiligen Feuers ist dermalen überall in Asien nur geduldet, nirgends herrschend. War daher Farsistan unter den Arabern auch nicht der Mittelpunkt von Macht und Reichthum, wie unter den Achämeniden und Sassaniden, so haben sie es doch ebensowenig vernachlässigt, sondern wie allerwärts auch da die vorhandne Bildung gepflegt und neue befruchtende Keime hinzugefügt. Die Gründung der Hauptstadt Schiras ist ihr Werk. Sie erhob sich zu rascher Blüthe und wie der Dichter ihre Rosen in die zartesten Liebeslieder einflocht, so benützte sie der Handel zu einem ergiebigen Gegenstand materiellen Gewinns. Rosenwasser von Schiras durfte in keinem Putzzimmer einer morgenländischen Schönen fehlen und der Verbrauch desselben überstieg allen Glauben. Auch andre Gewerbe waren im Gang, zumal kunstvolle mit der Nadel gearbeitete Stickerei und feine Wollmanufaktur. Die Gebirge enthielten Metalle und vulkanische Produkte, wie Schwefel, Asfalt und Nafta. Darabscherd zog aus seinen Salzflächen ansehnliche Quantitäten und der Hafen Siraf (Buschir) vermittelte den Seehandel nach Indien und war für die frommen Pilger die nächste Ueberfahrt nach Arabien.

Südlich von Farsistan erstreckte sich Kerman bis über die Meerenge des Busens. Das flache Ufer war nur an wenigen Stellen sandig, an andern reichten die fruchtbaren Gefilde bis zum Meer, unter ihnen die herrliche Ebne von Hormus, der Insel gleiches Namens gegenüber und Hauptplatz des indisch-arabischen Seehandels. In einiger Entfernung vom Meer erhob sich das Land und erzeugte eine Menge Produkte, Oel, Wein, Zucker und Südfrüchte. Hier, wie allerwärts wo die Araber sich niederließen, be-

gegnen wir einem außerordentlich sinnreichen Bewäßrungs- und Kanalsystem. Während aus dem Innern der Gebirge auch edle Metalle vornemlich Silber, zu Tag gefördert wurden, weideten auf ihren saftig grünen Abhängen jene Heerden von Ziegen und Schafen, deren hochgeschätzte Wolle den Fabriken von Bagdad und Ispahan den Stoff zu den feinsten Geweben lieferte. Im Norden stößt Kerman an eine große Wüste, die seinen Namen führt und es von Chorasan trennt. Wolerhaltne Karawanenwege durchzogen sie indeß nach verschiednen Richtungen und die wenigen fruchtbaren Stellen waren vortrefflich angebaut und selbst Städte darauf begründet. Um hier das ganze Verdienst der arabischen Periode zu erkennen, vergleiche man den Zustand, worin sich dermalen die meisten dieser Länder befinden. Ruinen bezeugen die segenspendende Wasserleitung, Räuber durchziehen die sonst dem friedlichen Verkehr gewidmeten Stätten und wo die Natur mit immer gleicher Güte ihre Gaben streut, haben sich wol die Menschen gedankenlos fortgepflanzt, aber ihr Leben gleicht nicht mehr, als der Vegetation der Pflanze, jede höhere geistige Kraft ist in der allgemeinen Nacht der Barbarei verschwunden. Kaum ein andrer Theil der bewohnten Erde ist so verwahrlost und selbst im Handel zurückgesetzt, als eben die Länder des persischen Meerbusens.

Wir nahen jetzt den Gränzen des Landes, welches in unsrer Geschichte, zumal in ihren zwei ersten Abschnitten eine so große Rolle spielt und als das letzte und glänzendste Ziel der kaufmännischen Spekulation, als die Fundgrube aller Reichthümer und Schätze gepriesen wird. Bedarf es eines Wortes der Versicherung, daß die Araber nicht das Volk waren, um an diesen Gränzen Halt

zu machen, und sich eine nähere Kenntniß und mehr unmittelbare Theilnahme an einem Land zu verschaffen, welches ihre Ahnen schon in grauer Vorzeit über das Meer besuchten? Was sie bisher nur als wagende Seefahrer und Kaufleute unternommen, dazu besaßen sie jetzt eine Macht und einen Glauben, die die Welt erobert hatten.

Es ist an andern Orten bereits umständlich der Wege und Weisen gedacht worden, auf und mit welchen der indische Handel betrieben wurde. Zur Zeit, als die Araber auftraten, befand sich derselbe, so weit er nicht über Alexandrien ging, in den Händen der Perser, welche unter den Sassaniden ein neues Reich begründet hatten (230). Indem die Araber das Perserreich stürzten, kamen sie von selbst in den Besitz des bereits zu Land und Wasser ganz ansehnlich unterhaltnen Verkehres mit Indien. Sie durften also nur fortsetzen, was begonnen war und sie thaten es auch mit der gewaltigen Thatkraft, die ihr erstes Erscheinen überall bezeichnet. Für den Seehandel wurde Baßra gegründet, um aber den Landhandel zu fördern, sollten auf indischem Boden selbst Niederlassungen begründet werden. Die Feldherrn des Kalifen Omar führten ein arabisches Heer beinahe auf demselben, ein Jahrtausend früher von dem großen Alexander betretenen Wege über alle die Alpenpässe und Schluchten, Wüsten und Steppen, welche die Natur der indischen Welt als Schutzwehr gegen die nordischen Länderstürmer verliehen hat. Das Heer gelangte an den Indus, überschritt ihn und unterwarf sich einen kleinen Theil des heutigen Pendjab. Allerdings ist der mazedonische König noch weiter vorwärts gedrungen, allein ohne bleibenden Gewinn. Wo er umkehren und seine Erobrungen sämmtlich aufgeben mußte, gelang es den Arabern sich zu behaupten und unter dem Namen Sind eine eigne Statthalterei zu begründen. Der Indus machte ihre Gränze bis ans Meer, im Norden erstreckte sie sich jedoch etwa acht Tagereisen

jenseits des Stromes, bis zu seinem ersten Seitenfluß Tschenab. Hier an der äußersten südlichen Gränzmark des Kalifats lag Multan, zugleich Sitz des Statthalters. Andre große Städte waren Mansura, Kallari, Azur, al Birun und Deibul im Delta des Sind, nahe dem heutigen Tatta. Der Hauptstapelplatz, von wo die Karawanen nach Kabul abgingen, war Multan, zugleich ein heiliger Ort, wo ein berühmter Götzentempel stand, von den Arabern wegen seiner großen Schätze das „goldne Haus" genannt. Mit den frommen Wallfahrern kamen die spekulirenden Kaufleute und brachten vom Süden herauf mancherlei seltne und gesuchte Waren. Billig wird man über die Toleranz erstaunen, welche hier der Muhamedaner zeigte; denn wenn schon der Koran auch am Indus seine Proselyten machte, so blieb doch die Zahl der anders Gläubigen um Vieles größer. Bei diesem Anlaß trat einmal die Religionspolitik zurück gegen die Handelspolitik, und überhaupt zeigt die Herrschaft der Araber nirgends mehr Mäßigung, sogar Beschränkung, als bei ihren indischen Niederlassungen. Während der Handelsgeist sie im Norden und Osten auf Steppen und Einöden trieb, begnügten sie sich im Süden am Eingang eines Reiches stehen zu bleiben, dessen neue und unermeßliche Schätze doch ihre Gewinnsucht reizen und in dessen Kultur sie bereits fruchtbaren Boden finden mußten. Aber freilich mochten sie sich eben deshalb auch eines kräftigeren, mehr geschloßnen und einigen Widerstandes zu versehen haben, denn als sie später unter den Gasnaviden (1005) den Krieg begannen und bis in die Gangesländer trugen, vermochten sie doch nicht auf die Dauer sich zu behaupten und der Handel hat wenig oder keinen Nutzen davon gezogen. Er bewegte sich nach, wie vor in den Kolonien am Sind und in dem Seeverkehr längs der Küste.

So haben wir jetzt um die arabische Herrschaft in Asien die Kreislinie vollendet. Einen Raum umfassend, größer, als das

gesammte Europa, stark bevölkert, ausgestattet mit den reichsten Segnungen der Natur, in allen Reichen von einer gleichmäßigen Kultur durchdrungen, und versehn mit den vorzüglichsten Anstalten und Einrichtungen des materiellen wie intellektuellen Lebens, welchen Umfang, welche Thätigkeit und Mannigfaltigkeit mußte nicht ein Binnenverkehr haben, der so ausdrücklich unter dem Schutz des Staates und der Religion stand. Rechnen wir dazu noch die Verbindungen mit den muhamedanischen Reichen in Afrika und Europa, so umschließt der arabische Binnenhandel den größten Theil des damals bekannten Welthandels und es bleiben für den auswärtigen Handel nur einige wenige selbständige Länder übrig. Hierin unterscheiden sich die Araber durchweg von den Handelsvölkern des Alterthums, die meist kleine oft nur auf ein Stadtgebiet beschränkte Republiken Binnenhandel so gut wie keinen hatten, und ihre kommerzielle Größe nur nach Außen und im Zwischenverkehr suchen mußten.

Dennoch ist der auswärtige Handel den Arabern nicht fremd geblieben, sie haben ihre Herrschaft nie mit einer chinesischen Mauer abgeschlossen, und wohin das Schwerdt des Krieges nicht dringen konnte, sind der fromme Eifer des Missionärs und die unternehmende Gewinnsucht des Kaufmanns gedrungen. Die Völker- und Erdkunde verdankt ihnen Forschungen und Entdeckungen, wie solche seit den Föniziern und Karthagern bis zu den Portugiesen, also während beinahe zweitausend Jahren von keinem andern Volk übertroffen worden sind.

In Asien war es natürlich der ferne Osten, welcher noch mehr als andre Erobrer die Araber anziehen mußte. Denn nicht allein, daß sie am weitesten vorgedrungen waren und festen Fuß behaupteten, brachten sie zugleich den unternehmenden Handelsgeist mit, ohne welchen für unsern Zweck ihre Erobrungen so gleichgültig sein würden, wie die der Römer. Von dem indisch-arabischen

Handel, insofern er zu Lande ging, war schon die Rede, und sein bei Weitem größerer Betrieb zur See wird eine besondre Darstellung finden. Hier kommen zunächst die Verbindungen in Betracht, welche über die Ost- und Nordgränze des Kalifats mit China und den Mongolenländern, so wie mit den Völkern des heutigen Rußlands unterhalten wurden.

Als die Araber ihre siegreichen Waffen bis an die Alpenpässe des Belur und an den Fuß der Hochebenen Mittelasiens trugen, waren ihnen auf diesem Weg die Chinesen gewissermaßen entgegengekommen. Denn fast zu gleicher Zeit, wo unter den Abassiden das Kalifat den Gipfel der Macht erreicht hatte, stand das himmlische Reich unter der Dynastie der Tang in seiner schönsten Blüthe. Sie waren als Erobrer auch gegen Westen aufgetreten; die Türken und Tungusenstämme der kleinen Bucharei gehorchten ihnen, Tibet kämpfte mit Noth für seine Unabhängigkeit und sowol die Völker am Aralsee und den Ufern des Amu Darja, als im nördlichen Indien um Kabul und Gasna schickten wenigstens Tribute an den Hof von Peking. Eine solche Ausdehnung überstieg eigentlich die dem östlichen Asien von der Natur gezogenen Gränzen und als die Araber am Darja und Sihun erschienen, stießen sie mit den Chinesen feindlich zusammen und trieben sie auf die andre Seite des Belur zurück. Allein bald stellte sich ein friedliches Einverständniß her, man ließ die natürlichen Gränzen bestehen und begegnete sich auf dem unermeßlichen Raum, welcher zwischen der Gränze des eigentlichen Chinas und der äußersten arabischen Besitzung am Sihun mitten inne lag als auf einem neutralen Gebiet. Diesen unermeßlichen Raum bildete jene Hochebene Mittelasiens, im Norden von dem Altai, im Süden von den Tibetaner Gebirgen begränzt, meist Steppe und Wüste und von jenen Wandervölkern der Türken, Mongolen, Kirgisen, Tungusen bewohnt, welche bis auf den heutigen Tag unverändert ihre Zustände

bewahrt haben. Wie wir im Eingang dieses Aufsatzes bemerkten, die Vorsehung hat sie zum Werkzeug ihrer zerstörenden Pläne erkoren. Wenn irgend eine Zeit war, wo sie wenigstens einer relativen Civilisation gewonnen werden mochten, so war es jetzt, wo sie zwischen zwei mächtigen Kulturstaaten, wie China und das Kalifat das Mittelglied bildeten und vielerlei Berührungen und Einflüsse erlitten. Aber nein, sie haben den einen, wie den andern zertrümmert und sind nicht anders geworden.

Einzelne Ausnahmen stoßen diese geschichtliche Thatsache nicht um. Wenn auch da und dort ein Stamm sich für eine gewisse Gesittung empfänglich zeigte, wenn er das Nomadenleben aufgab, sich in Städten niederließ und bürgerliche Geschäfte trieb, die Nation im Ganzen blieb unverändert. Sobald sich unter den kriegerischen Stämmen ein Oberhaupt fand, das dem eingebornen Trieb der Wanderung und Zerstörung Ausdruck und Richtung zu geben wußte, riß es Alles wieder mit sich fort. Darnach sind die Kulturspuren zu würdigen, welche sich innerhalb dieser Periode in Mittelasien finden und welche mehre Schriftsteller zu falschen Schlüssen verleitet haben. So lange als China mit Glück und Kraft Krieg zu führen verstand, machte es auf die wilden Völker damit zunächst den stärksten Eindruck; indem es sodann an den Gränzen seines Reiches und in den eroberten Ländern feste Plätze anlegte und darin mit besondrer Pracht seine Lebensweise entfaltete, brachte es den Barbaren einigen Geschmack daran bei, und bewog sie zur Theilnahme; zuletzt waren Vermählungen kaiserlicher Prinzessinnen mit mächtigen Chans ein nicht seltnes Mittel der Staatskunst. Rechnet man dazu die häufigen Auswandrungen der Chinesen, so erklärt sich, daß der Kaiserhof in Peking lange Zeit der politische Mittelpunkt für die Völkerschaften Mittelasiens war, daß manche ihrer Oberhäupter von dort Auszeichnungen und Ehren erstrebten, daß chinesische Gebräuche, sogar Sprache und Litteratur bei ihnen Eingang

fanden und wir in ihren Steppen ganz stattlichen Städten begegnen. Allein Alles war vorübergehend und verhinderte nicht das Kommen eines Dschingischans, und die Vernichtung, welche jeden seiner Schritte begleitete.

Die Araber benützten mit Einsicht die günstigen Verhältnisse. Sie verzichteten nicht nur auf militärische Erobrungen in Ländern, welche weder zu regieren noch zu kultiviren waren, sondern leisteten selbst den chinesischen Kaisern Beistand gegen die Einfälle, welchen ihr Reich fortdauernd von den aufrührerischen und den Tribut verweigernden Stämmen ausgesetzt war. So bildete sich bald ein sehr freundschaftlicher Verkehr zwischen den beiden Kabineten von Bagdad und Peking, der vor Allem dem Handel zu Nutzen kam. Man wechselte Geschenke und Gesandtschaften und es bleibt gewiß eine interessante Erscheinung, in demselben Jahre die Abgeordneten Harun al Raschids bei den Kaiserhöfen am Rhein und am Hoangho in feierlicher Audienz empfangen werden zu sehen.

Leider sind die arabischen Werke in Betreff Chinas sehr mangelhaft und widersprechend und es dürfte sich vielleicht aus chinesischen Quellen ergiebigeres Material schöpfen lassen. Wenn daher z. B. die Behauptung, daß die Muhamedaner bereits im siebenten Jahrhundert in Peking eine Moschee besaßen, sehr zweifelhafter Natur ist, so beweist sie doch jedenfalls eine frühzeitige Berührung und Bekanntschaft der Chinesen und Araber. Dieselbe mußte nothwendig zunehmen, als letztre Mawareinnehr sich unterwarfen und ihre Vorposten bis Ferghana und Kaschgar schoben. Achsiketh (Taschkend) hieß die äußerste Station der Araber in Mawareinnehr und lag bereits auf dem rechten Ufer des Sihun. Von dieser Station zog die Karawanenstraße am nördlichen Abhang der Gebirge Thianschan meist durch das Gebiet türkischer Stämme, welche hier ihre ursprünglichen Wohnsitze hatten. Eine zweite Straße lief ganz parallel längs des südlichen Abhangs des Thianschan über Kasch-

gar, Kutsche nach Turfan, wo sich beide vereinigten. Dieser Straße, an welcher der steinerne Thurm oder Thron Salomons liegt, haben wir schon im Alterthum begegnet, sie scheint die betretenste und am wenigsten schwierige gewesen zu sein. Von Turfan ging es nach Hami, einer großen Oase, nach einem beinahe dreißigtägigen Marsch gelangte man nach Schatscheu, wo eine dritte Straße einmündete, welche direkt von Chorasan über Balk längs der Gränze Tibets lief. Sie war die südlichste von allen und an ihr lag die Stadt Khotan, die ansehnlichste Stadt Hochasiens in einer ziemlich fruchtbaren und gut angebauten Gegend. In ihr befand sich ein berühmter Tempel des Buddha und von hier aus verbreitete sich der neue Kultus in die Mongolenländer. Diesem Umstand verdankt die Stadt vornemlich Blüthe und Kultur, auch der Handel wurde davon angezogen und vor Allem kam hier der Moschus dieser dem Buddhaismus eigenthümliche Wolgeruch auf den Markt. Tibet sendete die beste Qualität. Die genannten Orte standen sämmtlich längere oder kürzere Zeit unter chinesischer Oberhoheit, aber erst hinter Schatscheu gelangte man an die eigentliche Gränze des himmlischen Reiches. Sotscheu und Kantscheu lagen bereits innerhalb derselben und waren die beiden Hauptstapel für die Umladung der Karawanen und den Umtausch der Waren. Die Hauptgegenstände der arabischen Landeinfuhr waren Leinwand, wollene Tücher, Teppiche, Kupferwaren, Ammoniaksalz und persische Pferde; zur Ausfuhr nahmen sie die bekannten chinesischen Stapelartikel. Das Innere des Landes blieb den Fremden damals mit derselben Eifersucht verschlossen, wie heutzutage, doch waren die Araber mehr begünstigt, als andre Völker. Wenn auch nicht in ganzen Zügen, so doch in kleinen Abtheilungen durften sie die Hauptstadt Singanfu besuchen und wir besitzen davon die interessante Beschreibung eines Kaufmanns Ibn Wahab. Er erwähnt manche Eigenthümlichkeiten des Landes, die ungeheure Produktion und Konsum-

tion von Seide, die Methoden ihrer Verfertigung, das Porzellan, die kunstreichen Schnitzarbeiten und den Anbau des Thees, der, nach dem hohen Ertrag der darauf gelegten Steuer zu urteilen, bereits zu jener Zeit das gewöhnliche Getränk des Volkes gewesen sein muß. Allein nicht minder als vom Norden sind auch vom Süden her die Araber nach China gelangt, worüber das Nähere bei ihren Seefahrten zur Mittheilung kommen wird.

Der andre Weg des auswärtigen Landhandels ging über die nördlichen Gränzen des Reiches von den Ufern des schwarzen und kaspischen Meeres, in jene Länder, welche dermalen den südlichen Theil der russischen Monarchie ausmachen. In der großen Völkerwandrung hatten sich daselbst zwei slavische Stämme, die Chasaren und Bulgaren niedergelassen. Ohne ihre Civilisation hoch anzuschlagen, darf man ihnen doch denjenigen Grad zugestehen, daß sie Städte bewohnten, ein gewisses Staatswesen bildeten, Feldbau trieben und nicht gewöhnliches Geschick für Handel zeigten. Obgleich, wie wir gesehen, Schirwan die äußerste Gränze des Kalifats gen Norden bezeichnete, so reichte doch der Islam weit darüber hinaus. Die meisten Bergvölker des Kaukasus bekannten sich zu ihm und er war auch unter den Chasaren und Bulgaren, wenn nicht die allein herrschende, doch vorzüglich begünstigte Religion. Ueberall bis tief hinein in die Wolgaländer erhoben sich Moscheen und Minarets, ein König von Bulgar begab sich seines Herrschertitels und nannte sich Schützling des Emirs der Gläubigen und die chasarischen Fürsten unterhielten eine fast nur aus Muhamedanern gebildete Leibwache. So dem Namen nach unabhängig, waren diese Länder doch in der Sache dem arabischen Einfluß unterthänig und wie überall folgte auch hier dem Glauben der Handel.

Die Hauptstadt der Chasaren Itil lag am nördlichen Ende des kaspischen Meeres ziemlich auf derselben Stelle, wo das heutige

Astrachan steht. Ihr Hafen vereinigte die beiden großen Vorzüge eines See- und Flußhafens, denn in ihm mündet die Wolga, und macht die Stadt zur natürlichen Aus- und Eingangspforte ihres mächtigen Flußgebietes. Alle Erzeugnisse südlichen Himmels, welche im Norden Absatz fanden, kamen hier gegen dessen Produkte in Umtausch, Früchte, Weine, Gewürze, gewebte Stoffe, Parfümerien, Luxusartikel gegen Pelzwerk, Felle, Honig, Wachs, Talg, Hanf, Tauwerk, Schiffsbauholz. Als eignen, blühenden Handelszweig betrieben die Chasaren den Fischfang, sowol auf dem Flusse als auf dem Meer.

Allein der arabische Kaufmann begnügte sich nicht nur auf dem Zwischenmarkt von Itil zu kaufen, er strebte näher nach der Quelle und der große Fluß wies ihm den leichten und natürlichen Weg. Mühsam gegen seine starke Strömung ankämpfend drang er denselben hinauf und gelangte zu den Bulgaren*) und deren Hauptstadt Bulgar. Zwei furchtbare Zerstörungen durch die Mongolen haben jede äußerlich erkennbare Spur von dem Boden vertilgt, aber wir werden nicht irren, wenn wir ihre Lage in der Nähe des heutigen Kasan bestimmen. Auch der gewöhnlichste Handelsinstinkt würde diesen Ort von selbst als Stätte seiner Niederlassung wählen. Durch die Kama und Wiätka eröffnet sich die Verbindung mit den östlichen und nördlichen, durch die obere Wolga mit den westlichen und nordwestlichen Gegenden und der südliche Lauf desselben Stromes zieht das kaspische Meer herbei. Wie hier zu unserer Zeit, so mußte auch damals ein Emporium internationalen Verkehres sein, zumal wenn ein kommerzielles Genie gleich dem der Araber, das Land beherrschte.

In Bulgar trafen sich die Araber mit den Russen, und erhiel-

---

*) Es ist dies dasselbe Volk, wovon wir bei den Byzantinern einem Theil an der Donau ansässig begegneten.

ten direkt von ihnen die kostbarsten von der arabischen Mode viel begehrten Pelze, vorzüglich Hermeline, Zobel und schwarze Füchse, sodann Biberfelle, Sklaven und Bernstein. Sie unterschieden drei russische Stämme, wovon sie den südlichsten mit der Hauptstadt Kiew am besten kannten. Die Beschreibung der beiden andern ist sehr unsicher und verliert sich oft in fabelhafte Konjekturen. Warenger (Wäringer) heißen die nordwestlichen Bewohner eines Meeres (Ostsee), das nach ihnen den Namen führt und mit dem schwarzen Meer zusammenhängen soll. Wisu wird das nördlichste Land genannt, wo die Nacht oft den ganzen Tag daure, oft gar nicht sei. Indeß so viel wußten schon die alten Fönizier von dem hohen Norden und daraus zu schließen, daß Wisu das heutige Archangel gewesen sei, ist denn doch etwas zu gewagt.

Die arabischen Geografen und Kaufleute urteilen hier sämmtlich nur von Hörensagen und den Erzählungen, welche ihnen die Russen in Bulgar machten. Es wird daher eine gewissenhafte Kritik der etwas unüberlegt verbreiteten Ansicht von arabischen Handelszügen bis zur Ostsee, nicht nur nicht beipflichten, sondern ihr geradezu widersprechen müssen. Denn bei nur irgend näherer Prüfung muß sich der Beweis des Gegentheils als illusorisch ergeben, insofern derselbe von der großen Anzahl der in den baltischen Küstenländern aufgefundnen arabischen Münzen geführt worden ist. Indem Bernstein unter den in Bulgar auf den Markt kommenden Waren angeführt wird, ist kein Zweifel, daß eine Handelsverbindung mit der Ostsee bestand. Aber sie wurde durch niemand anders unterhalten, als durch die Russen selbst, die das Produkt zum Umtausch gegen südliche Erzeugnisse oder auch zum baren Verkauf anboten. Auf diese letztere Weise gelangten sie einfach in den Besitz arabischer Münzen — Dinare und Dirhams — wovon bekanntlich große Massen in Umlauf waren und brachten sie als das werthvollste Ergebniß ihres Handels in die Heimat zurück.

Ein andrer Grund gegen die obige Annahme liegt in der Erscheinung, daß vor dem zehnten Jahrhundert in Rußland auch nicht die geringste Spur des Islams nachzuweisen ist. Wenn man erwägt, wie überall, wohin der Araber vordrang, ihn auch sein Koran begleitete, wie er überall, selbst in China, seinen Glauben ausübte und verbreitete, so wird man diesem Grunde seine Triftigkeit nicht absprechen. Zuletzt fragt sich, ob Bulgar den Bernstein nicht auf demselben Weg bezog, wie Konstantinopel, nämlich über Kiew; an der Mündung des Dniepr trennten sich die Karawanen, die eine ging zu Land nach Konstantinopel, die andre aber am Chersones vorbei ins asowsche Meer, dann durch den Don zur Wolga*) und von da entweder südlich nach Itil oder nördlich nach Bulgar. Durch diese Annahme bekommt die ganze Frage ein anderes, bei Weitem mehr wahrscheinliches Ansehen und fällt mit jenem Handelszug zusammen, der schon im Alterthum vom schwarzen Meer nach der Ostsee bestanden haben mag.

Am schwächsten war der Handel der Araber mit dem griechischen Kaiserthum, und die Ursachen davon lassen sich leicht erkennen. Eine bereits ausgebildete Kultur bedurfte hier nicht nur keiner Anregung und Pflege, sondern war vermögend genug, dieselbe eher mitzutheilen, als zu empfangen. Und es verlangt die Gerechtigkeit anzuerkennen, daß die Araber manches Kulturelement, zumal in den Wissenschaften, der altklassischen Litteratur Griechenlands entnahmen, wenn sie es auch mit ureignem Geist schöpferisch durchdrangen und umgestalteten. Aber vielleicht gerade das darin erlangte Selbstgefühl machte sie abgeneigt ihren Lehrern, von denen sie ihrerseits immer als Barbaren mit Geringschätzung

*) Eine Stelle bei Mesudi, der diesen nördlichen Handel am ausführlichsten beschreibt, deutet darauf hin, daß zwischen beiden Flüssen eine Kanalverbindung bestanden habe.

betrachtet wurden. Am unversöhnlichsten gesellte sich dazu der religiöse und politische Haß, welcher zwischen Muhamedanern und Christen, zwischen Europäern und Asiaten entbrannte und sie Jahrhunderte lang in tödtlichen Kampf gegen einander führte. Zwar mußte Soliman 673 erfolglos von Konstantinopel abziehen und konnten die Kalifen niemals jenseits des Bosporus Fuß fassen, dafür aber wurden die Provinzen Kleinasiens der traurige Schauplatz verwüstender Kriege, wobei die griechische Macht sich immer nur mit Opfern und Verlusten behauptete. Die intolerante Politik des byzantiner Kabinets schwächte die christliche Streitkraft, statt durch einige Milde in Beurteilung von Glaubenssachen ihr die gegen einen so energischen Feind doppelt nöthige Einigkeit zu verleihen. So sehn wir Kleinasien, an dessen Küsten das Alterthum die schönsten Blüthen seiner Kultur aufzog, allein zurückbleiben unter den Ländern Asiens; der ruhige und friedliche Gang des Handels wurde durch ununterbrochne Feindschaft gehemmt und gestört, der Araber erschien nur als Soldat, nicht als Kaufmann und der tiefe Streit zweier Religionen und wetteifernder Staaten gestattete keine andre Versöhnung, als auf Trümmerhaufen. Von der Engherzigkeit und Beschränktheit der griechischen Regierung wäre ohnedies nichts zu erwarten gewesen und dem sonst weltumfassenden Geist des Arabers hatte hier die Vorsehung die Gränze gesteckt. Denn es sollte aus dem Kampf, welcher auf diesen heiligen Stellen Morgenland und Abendland zusammenführte, ein größerer Gewinn für die gesammte Menschheit sich ergeben, als wenn eine Macht allein siegend und herrschend aufgetreten wäre. Doch dies gehört nicht hieher, sondern an die Orte, wo von den Kreuzzügen, der Wiederherstellung Italiens und der Belebung des europäischen Westens die Rede war und sein wird. Der wenige Verkehr, der zu Zeiten kurzer Friedensverträge Statt fand, ging unter den Abassiden hauptsächlich über Syrien und die Gränzstadt

Tarsus, von dort bezogen die Griechen die indischen Waren; erst später gegen Ende des zehnten Jahrhunderts kamen die Araber des Handels wegen nach Konstantinopel.

Wir gehen jetzt zu dem andern Welttheil über, in welchem die arabische Herrschaft noch ausschließlicher erscheint, als in Asien. Hier konnte man ihr doch ein China, ein Indien, ein griechisches Kaiserthum, feste und gebildete Staatswesen entgegensetzen, in Afrika aber ist sie es allein, welche Kulturzustände darstellt, außer ihr ist eine wilde Natur und Menschheit und ihre Macht über das Land nicht so weit, als ihre Kenntniß davon. Es sei erlaubt, auf das zurückzuweisen, was in der Einleitung zur alten Geschichte über die physischen und ethnografischen Verhältnisse Afrikas und über die Stabilität derselben gesagt worden. Dasselbe ist in vollen Maßen auch auf diese Zeiten anwendbar. In politischer Beziehung bietet das Alterthum durch eine Mehrzahl unabhängiger Staaten und die Mannigfaltigkeit ihrer Verfassungen ein interessanteres Bild, als die arabische Periode, welche vom Nil bis zum Ozean nur eine Farbe trägt, nur eine Losung kennt. Dafür ist aber auch die muhamedanische Herrschaft in Afrika dauernder als jede der ihr vorausgegangnen und hat mit ihrer Bildung, Belehrung und Bekehrung eine unverkennbare und bleibende Einwirkung auf den Erdtheil genommen. Die Staaten des Alterthums waren meist des Handels wegen gegründete Kolonien, und die Kultur beschränkte sich mehr auf ihr kleines Gebiet, als daß sie dieselbe in das Innere eines Landes trugen, welches für sie nur

den Anreiz des kaufmännischen Gewinnes hatte. Gewisse Theile von Gesittung führt der Handel unwillkürlich immer mit sich, aber jenes Aufgehen, jene Verschmelzung der Völker in einander, wie wir sie unter den Arabern in Afrika bemerken, konnte nur die Folge einer religiösen Propaganda sein, die wie sie eine bewundernswerthe Einheit des Glaubens gab, so auch die äußere Sitte änderte und dem Einzelnen, wie dem Staate sein Leben und seine bürgerlichen Gesetze unwandelbar vorschrieb. Der Handel kam alsdann, um die Religion zu ergänzen und das Werk abzuschließen, welches hier ebensowenig als irgendwo seine bildsamen und belebenden Wirkungen verläugnete. Aus vandalischer Verwilderung und Zerstörung findet Afrika seine alte Blüthe zurück und was Forschungen und Handelsexpeditionen in seinem Innern betrifft, so sind die Araber darin bis auf den heutigen Tag noch nicht übertroffen worden.

Der Glaube verband Afrika so fest in die muhamedanische Gesammtheit, als irgend ein andres Land, die Politik jedoch trennte es frühzeitig von der weltlichen Oberherrschaft des Kalifats. Es bildete ein eignes Reich, worin wieder drei von einander so gut wie unabhängige Statthaltereien mit ihren eignen erblichen Dynastien erscheinen, Mauretanien, Afrika und Egypten. Mauretanien begriff den nordwestlichsten Theil, Fez und Marokko, Afrika die übrigen Barbaresken Algier, Tunis und Tripolis bis zu den Syrten und Egypten seine alten Gränzen. Ausführlicher als über Asien, wenigstens was die früher unbekannten Länder betrifft, sind die Reiseberichte arabischer Schriftsteller über Afrika, obgleich sie die Gestalt des Erdtheils auffallend nicht kennen und damit den Beweis liefern, daß die arabische Marine eine zweite Umschiffung des Erdtheils, wie die fönizische, nicht gewagt hat.

Dem Umfang nach die größte Provinz war Afrika, sie begann westlich vom Nil mit der Statthalterschaft von Barka, das alte

Cyrene. Im Innern eine brennende Sandwüste fehlte es den Küsten nicht an Fruchtbarkeit. Besonders gedieh die Viehzucht und ganze Heerden von Schafen, Ziegen und Rindern gingen jährlich nach Egypten. Auch Getreide, das den Ruf außerordentlicher Billigkeit genoß kam in Barka; sowie in Mahun, einem andern nah gelegnen Hafen, zur Ausfuhr. Das eigentliche Afrika, in der Beschränkung auf Tripolis, Tunis und Algier gehört nach den Beschreibungen arabischer Autoren zu den bevölkertsten und reichsten Ländern des Islams. Der Anbau scheint sich tief bis in die Thäler des großen Atlas erstreckt zu haben. Zucker- und Baumwollpflanzungen waren allgemein, und die reizenden Abhänge des Dattellandes spendeten dem geringen Fleiß der Menschen die ganze Fülle ihres Segens. Aus den höhern Gebirgen kam Holz und Wolle und in ihrem Innern offenbarten sich reiche Erzlager von Silber, Eisen und Kupfer. Man erkennt daraus, daß die Araber das Land ergiebiger zu benutzen verstanden, als die Karthager, welche von Bergbau nichts wußten und die Metalle in Spanien holten.

Es läßt sich denken, daß die mannichfachen Erzeugnisse des Bodens ebenso viele Gegenstände des Handels darstellten, dessen Mittelpunkt die prächtige Hauptstadt Kairowan wurde. Hier trafen die Straßen zusammen, hier hielten die Fürsten des Landes mit ausgesuchtem Luxus ihre Hofhaltung, hier war die erste Moschee des Landes, nach der Beschreibung ein zauberhafter Bau und an sie schloß sich der Bazar, wo eine Weltmesse ausgelegt war, denn von den entferntesten Gränzmarken strömten die Kaufleute zusammen, sicher eines lohnenden Absatzes ihrer Waren. Um die große Hauptstadt bauten sich bald neue Orte an, die meisten an die Meeresküste. Susa und Mahadiiah wurden die Seehäfen des eine Tagreise landeinwärts gelegnen Kairowans. Inmitten solcher Regsamkeit fand auch die Industrie

ihr Unterkommen, die Wollenstoffe von Turan und Safakas kamen in Ansehen und Kabes war die einzige Gegend Afrikas, wo der Seidenbau sich einheimisch machte und erfolgreichen Fortgang nahm. So bot der ganze östliche Küstenstrich der kleinen Syrte von Kap Bon bis zum Busen von Kabes den erfreulichsten Anblick gedeihlicher Entwicklung, und die relativ höhre Kultur, deren sich das heutige Tunis unter den Bärbaresken rühmt, hat es allein seinen arabischen Vorfahren zu danken.

Wie bedeutend unter solchen Umständen der innere Verkehr war, der überseeische Handel nach der gegenüberliegenden Küste Europas stand ihm wenigstens nicht nach, wenn er ihn nicht sogar übertraf. Es waren ja Stammesbrüder und Glaubensgenossen, mit denen er geführt wurde. Spanien und Sizilien beugten sich unter die Fahne des Profeten, und beteten zum Koran. Am regsten waren diese Verbindungen gerade in den ersten Jahrhunderten der Hedschra, als die muhamedanische Macht im Vollbesitz jugendlicher Kräfte sich noch selbst vor Anarchie und Schwäche zu bewahren wußte und Europa erst anfing sich zu ermannen und aufzuklären. Während dieser Zeit behauptete die arabische Schiffahrt in dem Westen des Mittelmeers die Oberhand, an der afrikanischen Küste öffneten sich die Häfen von Tunis, Bona, Bugia und Algier und trieben ganz ansehnlichen Handel in Ein- und Ausfuhr. Sie waren die Stapelplätze zunächst für die Produkte ihres eignen Welttheils, sodann aber auch für die aus Asien nach dem westlichen Europa transitirenden Waren. Schiffe aus Syrien und Egypten tauschten hier ihre Ladungen mit Schiffen aus Spanien und Sizilien. Bei den fortdauernden Fehden mit den Christen wurden diese Häfen zugleich als Kriegshäfen eingerichtet, befestigt und mit Arsenalen versehen. Allein so in Besitz gewichtiger Streitkräfte strebten sie selbst später nach Unabhängigkeit, empörten sich nicht selten mit Erfolg gegen die Oberhoheit von Kairowan, und legten damit

den Grund zu den Raubstaaten, die sich nach Zerfall des großen Araberreichs dort bildeten und bis auf unsre Tage ihr schmähliches Handwerk trieben.

Mauretanien, das heutige Fez und Marokko zeigte eine ähnliche Bodenbeschaffenheit, als Afrika, fruchtbare Küsten und Thäler zwischen den höher emporsteigenden Gipfeln des Atlas. Drei vortreffliche Häfen, Oran, Ceuta und Tanger versahen den Seehandel und dienten als Waffenplätze für die Expeditionen nach dem nahen Spanien. Von Tanger aus überschritt Musa im Jahr 711 die Säulen des Herkules und gründete auf den Trümmern der westgothischen Herrschaft ein neues glänzendes Reich des Korans. So trat die pyrenäische Halbinsel unmittelbar in die arabische Kultur und Handelsbewegung, und Mauretanien erfuhr davon die heilsamsten Einflüsse. In der von dem Stammvater der Idrisiden neu erbauten Hauptstadt Fes fanden alle Flüchtlinge, welche politische Parteikämpfe aus ihrem Vaterland vertrieben, offne Freistätte. Dadurch kamen neue Kenntnisse und mildere Sitten in das zuvor halbwilde Land. Verschiedne Gewerbszweige brachten die Flüchtlinge aus Sevilla und Kordova, darunter die Kunst, Schaf- und Ziegenfelle roth und gelb zu färben (Korduan) und bald blühte in Fes ein reges Leben auf. Hier legte man die ersten Fabriken der rothen Mützen an, welche davon den Namen führen, besonders berühmt waren seine Färbereien, Seifen und Essenzen, auch zeichnete es sich in Metallwaren aus. Für den Landhandel wurde es ein Stapelplatz gleich Kairowan und wenn man seine dermalige Verwilderung betrachtet, so begreift sich schwer, daß es einst ein gepriesener Sitz der Wissenschaften gewesen.

Wolangebaut und stark bevölkert, wie die Nordküste Afrikas von jeher war, haben ihre Provinzen und Städte zu Land wie zu Wasser zu allen Zeiten und ohne besondre Schwierigkeit mit einander verkehrt. Aber niemals war dieser Verkehr regsamer, als

unter den Arabern. Von Sus, der äußersten Stadt Mauretaniens am atlantischen Ozean bis zum Nil zog eine gut unterhaltne, sämmtliche Hauptstädte des Binnenlandes berührende Straße, von welcher Seitenwege nach den nah gelegnen Seehäfen führten. Indeß die scharf beobachtende Fassungsgabe, der wißbegierige Eifer und der energische Thätigkeitstrieb des Arabers begnügten sich nicht mit der breit getretnen Straße. Es reizte sie unwiderstehlich selbst zu sehen, was jenseits der Schneegipfel des Atlas und der Schrecknisse der Sahara an dem großen fabelhaften Strome lag, von dessen Schätzen sie in den Denkmälern des Alterthums thatsächliche Beweise fanden und mit welchem die Verbindung nie gänzlich unterbrochen war, wie wenig man auch ihre einzelnen Glieder kannte und die irrigsten Vorstellungen darüber unterhielt. Indem wir als Ausgangspunkt die große Straße längs der Nordküste beibehalten, werden wir zugleich die Linien verfolgen, welche sich von ihr mit südlicher Richtung abzweigen und uns in das Innere des Erdtheils zu Gegenden und Völkern geleiten, denen wir theilweise bereits in dem ersten Abschnitt unsrer Geschichte bei den Karthagern und alten Egyptern begegneten.

Auch hier ist der bekehrende Eifer des Muhamedanismus vorausgegangen, wenn auch nicht mit Waffen in der Hand, doch mit dem Wort der Verkündigung im Munde frommer, aufopfernder Missionäre. Ihre Sendungen waren von überraschendem Erfolg begleitet. Wir sehen in kurzer Zeit zahlreiche Negerstämme des Niger zum Islam übergetreten und ihre Fürsten mit dem schwarzen Gewand der Abassiden bekleidet, als dem Zeichen der Unterwerfung unter den Kalifen. Die Bestätigung, welche neuere Reisende von der Verbreitung des Korans bis tief in das Innere Afrikas gegeben haben, würde, wenn es dessen bedürfte, einen unumstößlichen Beweis herstellen. Allein wir dürfen nur den Handel fragen, um uns noch unmittelbarer zu überzeugen. Dem Missio-

när war der Kaufmann gefolgt, Karawanen durchschnitten von allen Seiten die Wüste, die alten Wege wurden aufgefunden, neue hinzugefügt, unter den schwarzen Völkern Moscheen gebaut und um die Moscheen Bazare eingerichtet, kurz der Gang eingehalten, auf welchem der Araber allerwärts seine Herrschaft und seinen Handel verbreitete. Zuletzt bietet uns die arabische Litteratur über den afrikanischen Binnenhandel besonders reichhaltige Quellen dar.

Die Lehre Muhameds hatte vornemlich bei jenen Negerstämmen Eingang gefunden, die in festen Wohnsitzen angesiedelt waren, eine Art Staatswesen bildeten, Ackerbau trieben, überhaupt einen gewissen Grad von Kultur einnahmen. Sie allein konnten Waren, wie Teppiche und Webstoffe schätzen, denn die Uebrigen gingen nackt oder mit einem Thierfell umgürtet. Die Wohnsitze dieser kultivirten Negerstämme versetzten die Araber unter dem Namen Mekzara in den südwestlichsten von ihnen besuchten Theil Afrikas, an die Ufer des „Niles der Neger", welchen sie sich von den Mondgebirgen entspringend und in das atlantische Meer einmündend dachten und dadurch auf die sonderbare Vorstellung von der Inselgestalt Afrikas verfielen. Als Hauptstädte werden angeführt Tokrur und Sila, und als letzte Station im Westen eine Insel Ulil mitten im Nil der Neger, wo sich die einzige Salzmine Nigritiens befand. Angränzend an Mekzara lag das Königreich Gana, dessen Beherrscher sich weit und breit die Umgegend unterworfen hatten und ein Heer von 200000 Mann ins Feld stellen konnten. Die Residenz führte den gleichen Namen Gana und wurde durch seine reiche und verschwenderische Hofhaltung der Mittelpunkt des nigritischen Handels. Ein Theil der Stadt gehörte ausschließlich den Arabern, welche das größte Ansehn genossen. Sie gründeten Schulen, wo der Koran erklärt und auch andre Wissenschaften gelehrt wurden, und schienen, darnach zu ur-

teilen, an der geistigen Empfänglichkeit und Bildungsfähigkeit der schwarzen Race weniger verzweifelt zu haben, als manche Weltweise und Politiker unsers Jahrhunderts. Für den Handel war das Land die unschätzbare Fundgrube des reinsten Goldes, welches aus der nach der Ueberschwemmung der Flüsse zurückgebliebnen Erde gewonnen wurde. Auch grub man Gold aus Minen, doch dieses gehörte dem königlichen Schatz. Sobald man sich von dem befruchtenden Thale des Stromes und den Ufern eines großen Sees des sogenannten „süßen Sees“ entfernte, gerieth man in eine überraschende Wildheit von Gegenden und Menschen. Hier verschwand der Islam und blieb ohnmächtig gegen den kannibalischen Götzendienst der Eingebornen. Namkam hießen die Araber den südlichsten Negerstamm, wovon sie durch Sklavenhandel Kenntniß erhielten.

Wo diese Negerstämme und ihre Städte heutzutage zu suchen sind, ist mehr zu vermuthen, als mit Gewißheit anzugeben. Nicht allein, daß die Einfälle des marokkanischen Fürsten Jusuf in die reichen Negerstaaten, zu Ende des elften Jahrhunderts und Bürgerkriege unter einander die politische Eintheilung von Grund aus verändert haben, so besteht jener direkte und regelmäßige Handel nicht mehr, wie zur Araberzeit. Das nördliche am Rand der Wüste gelegne Tombuktu ist der ausschließliche Stapelplatz für den innern Verkehr Afrikas geworden. Zwar nehmen die Karawanen von dort noch immer ihre alten Wege nach den Barbaresken, aber von der Bildung und Wissenschaft, welche sonst den Handel auf seinen Zügen begleitete, und seine Geschichte schrieb, ist alle Spur verschwunden. Für die europäischen Völker hat seit der Entdeckung Amerikas und der Kolonisirung Ostindiens der afrikanische Handel nicht mehr die Bedeutung wie sonst und beschränkt sich auf die Niederlassungen an der Westküste, wo die Eingebornen selbst den Markt besuchen und die Gegenstände bringen,

die sich eines Geschäfts verlohnen. Daher kommt es, daß abgesehen von allen physischen Hindernissen der sonst so emsige Handelsgeist unsrer Zeit zu Expeditionen oder gar Niederlassungen im Innern Afrikas fast keine Anregung gespürt hat. Es ist in Anbetracht der Mühen, Kosten und Gefahren nicht genug dabei zu gewinnen, oder der Gewinn wenigstens anderwärts leichter zu erlangen. So fiel also nur dem wissenschaftlichen Streben allein eine Aufgabe zu, welche der Handel leichter und vollständiger hätte lösen können, und wir müssen uns bei den Reisen eines Mungo Park, Lander, Clapperton und Caillé Rathes erholen. Die Forschungen dieser ausgezeichneten Männer sind vorzugsweise den Nigerländern und Sudan gewidmet, also dem Schauplatz, auf dessen Ermittlung es hier ankommt. Sie haben zunächst den größten Irrthum der arabischen Geografen, welche den Nil der Neger oder den Niger als den einzigen Fluß dieser Länder darstellen, berichtigt, und wenn sie auch nicht bis zu den Quellen drangen, doch so viel erwiesen, daß es nicht sowol ein einziger, als vielmehr drei große Flüsse sind, welche das westliche Stromgebiet des innern Afrika bewässern. Der eine Quorra fließt nahe an Tombuktu vorüber und umschließt mehre nicht unbedeutende, gut angebaute und bewohnte Inseln. So weit die Tradition reicht — schon Herodot deutet sie an — war in dieser Gegend der äußerste Ort, wo sich das östliche und westliche Afrika im Warenumtausch begegneten, und Salz wird als der vornemlichste Gegenstand genannt. Aber Tombuktu entbehrt wie das gesammte Sudan dieses Produktes und die Salzmine der Araber paßt somit nicht her. Das Salz kommt aus den großen von der Natur aufgeschichteten Lagern der Wüste und wird von den maurischen Karawanen herbeigeführt. Der Widerspruch löst sich indeß, wenn man unterstützt von mehrfachen Beispielen anzunehmen berechtigt ist, daß die arabischen Geografen, welche nicht selten nur von Hörensagen berich-

ten, den Ort des Handels mit dem Ursprung der Waren verwechselten und dort wo das Salz vorzugsweise zum Verkauf kam, auch Bergwerke und Salinen voraussetzten. Was nun Mekzara und Gana betrifft, so sind diese großen Negerstaaten nicht mehr vorhanden, dagegen trifft man in dem heutigen Gebiet von Kano fast ganz die gleichen Sitten und Einrichtungen an, welche die Araber erzählen. Ein großer Theil der Neger bekennt sich zum Islam, bewohnt Städte, treibt Handel und Ackerbau, besitzt überhaupt die Merkmale besserer Bildung. Die Stadt Kano ist noch heutzutage ein kaum minder besuchter Markt, als das alte Gana, die Existenz des süßen Sees ist durch den sogenannten Tschadsee erwiesen, sowohl auf den umliegenden Gebirgen, als in den niederströmenden Gewässern wird Gold gefunden und die Beschreibung welche Hr. Lander von den südlichen Negerstämmen macht, entspricht ganz und gar derjenigen von den Ramrams. Noch ist manche dunkle Stelle aufzuhellen, aber interessant und lehrreich bleibt es immer, schon so weit die Fäden mit einer Vergangenheit von Jahrtausenden anknüpfen und verfolgen zu können.

Verschiedne Karawanenstraßen gingen aus den Nigerländern nach der Küste, und zwar in zwei Hauptrichtungen, einer westlichen und östlichen. Wie zur Zeit der Karthager waren es die an den südlichen Abhängen des Landes Belidulscherid wohnenden Völker, meist Eingeborne des Landes, die sogenannten Berbern, welche die Karawanen führten und den Zwischenhandel betrieben. Ihr größter Stapelplatz war unter der arabischen Herrschaft die mauretanische Stadt Sedschelmessa (Tafilalat), nicht weit von der Wüste entfernt, aber noch inmitten der üppigsten Vegetation und so der best gelegne Platz zur Ruhe für die ankommenden und zur Proviantirung für die abziehenden Karawanen. Sie gehörte zu den größten und reichsten Städten Mauretaniens und trieb außer dem Zwischenverkehr auch Eigenhandel mit Fabrikaten und

Produkten. Drei Tagereisen südlich betrat man die Wüste, und jene seit Erschaffung der Welt unveränderlichen Wege. Der Reisende muß diesen Brunnen, muß diese Oase besuchen, und kann nur mit Gefahr des Lebens von den durch die Natur selbst bezeichneten Stationen abweichen. Nomadische Stämme der Berbern durchzogen die Wüste und lagerten auf den wenigen Stellen, wo sich einige Thätigkeit des Lebens äußerte. Sie zogen Kamele und jagten Strauße. Den Karawanen waren sie oft friedlich, öfters aber feindlich, wenigstens ließen sie sich ihren Schutz durch einen Tribut in Korn und Mehl bezahlen. Idrisi gibt die ausführliche Beschreibung einer Wüstenreise durch jenen furchtbarsten und längsten Theil der Sahara. Von Sedschelmessa bis Gana dauerte sie acht und dreißig Tage. Einen längern Ruhepunkt gewährte Azka (Ost-Tegaza), auch die „Pforte der Sahara" genannt, weil alle Sudankarawanen sie passiren mußten. Sie war eine sehr ausgedehnte Oase mit einer Stadt voll lebhaften Verkehr, welcher sich bis Nun an die Küste des atlantischen Meeres erstreckte. Man verfertigte dort aus den Häuten der Antilope kunstvolle Lederschilde. In Azka trennten sich die Wege, der eine ging direkt in 25 Stationen nach Gana, der andre westlich nach Abtial (West-Tegaza) und Tischit, dem größten Salzlager der Wüste. Hier ruhten die Karawanen nicht nur der Erholung, sondern auch des Handels wegen, denn einmal verkauften sie an die Arbeiter eine Menge von Bedürfnissen und dann luden sie mit dem kostbaren Erzeugniß die Mehrzahl ihrer Kamele. Läßt sich auf Grund der neuen Entdeckungen das arabische Ulil in den Quorrainseln bei Tombuktu erkennen, so stimmen die Angaben wol zusammen. Abtial ist zehn, Tischit nur sieben Tagereisen von Tombuktu entfernt und noch jetzt bezieht es einen großen Theil seines Salzes von dorther.

Allein bei Weitem bekannter, besuchter und mannichfacher

waren die Verbindungen der Sudanländer mit dem Osten, d. h. mit Barka und Egypten. Nur sind hier die Araber nicht wie im Westen die Ersten, welche sie eröffneten und unterhielten, sondern hier gingen sie den kennbaren Spuren nach, welche das Alterthum hinterlassen hatte. Bei ihrer Vorliebe für Erdkunde und dem eifrigen Studium, welches sie der griechischen Litteratur widmeten, werden sie um so reichlichere Ausbeute gefunden haben, wenn, wie man da und dort behauptet, ihnen Schriften zugänglich waren, die seitdem verloren gegangen sind. Doch genügt es schon an Herodot zu erinnern, um die Aehnlichkeit, oft sogar vollkommne Gleichheit der karthagisch-fönizischen und arabischen Handelsstraßen und Weisen darzuthun.

Das Land Fezzan mit der Oase Zuila, an deren Stelle heutzutage Mursuk getreten ist, war für alle auf diesem östlichen Weg gehenden Karawanen die gemeinschaftliche Eingangspforte in die Wüste. Zwar dehnte sich auch nordwärts von Zuila bis nahe zur Küste ein ödes von kahlen Gebirgen durchschnittnes Gebiet aus, allein dazwischen erhoben sich vielfach fruchtbare Stellen, angebaut und verschönert durch den Fleiß des Menschen. Auf dem Weg nach Tripolis und Barka begegnen wir recht ansehnlichen Städten, wie Sihi, Hal, Zala, Wadan, Tadscherift u. a., welche von den Arabern erbaut und mit prächtigen Moscheen geschmückt, lebhaft mit einander verkehrten und nach allen Seiten Verbindungen unterhielten. Von hier gingen die meisten Missionäre in das Innere Afrikas und daher erklärt sich der Ruf, den einzelne der genannten Oerter, insbesondere Wadan als Sitz ausgezeichneter Gelehrsamkeit genossen. Zuila war der größte Sklavenmarkt Afrikas, hier kauften die Sultane von Kairowan und die Mameluken-Fürsten die Stütze ihres Despotismus, die schwarzen Leibwachen. Die Wüste südwärts von Zuila ist vielfach von öden Gebirgsrücken durchzogen, die reichhaltige Lager von Alaun ent-

halten und an deren Fuß die Gummibäume gedeihen. Künstliche Bewässerung und angestrengte Sorgfalt wußten in ihrer Nähe der kargen Natur doch einigen Ertrag zu entlocken und die arabischen Schriftsteller nennen im Gebiet Kawwar (Bilma) vier Städte, die mitten in der Wüste lagen und in den erwähnten Artikeln ein einträgliches Geschäft machten. Zwei derselben will man in dem heutigen Bilma und Kisbi wiedererkennen. Vier Stationen südlicher gelangte man nach Audagost (Agades), einer der üppigsten und bevölkertsten Oasen, wo die verschiedensten Waren zusammenströmten und ein Wolleben gestatteten, wie in den Hauptstädten der gesegnetsten Provinzen. Gold kam in solchen Massen vor, daß man es fälschlich der Oase selbst beilegte, während es doch von Gana und Wangara dahin kam, ähnlich wie das Salz nach Ulil. Bis zu diesen Ländern dauerte die Reise von der Oase aus etwa vierzehn Tage. Noch zog eine andre ziemlich parallele Straße in gerader Richtung südwärts in das Land Kuku, an die Ufer des Tschadsees, aller Wahrscheinlichkeit nach das jetzige Bornu, und schloß die wilderen Negerstämme, die zwischen den Gebirgen von Fezzan und den Mondgebirgen wohnen (die Tibbos) in den Kreis des Verkehrs.

War Zuila auch der Knotenpunkt für alle Sudankarawanen, so gingen doch diesseits die Straßen je nach den verschiednen Häfen des Mittelmeers auseinander. In schiefer Biegung nach Osten lief die Straße nach Egypten, wol die meist bekannte und besuchte von allen, weil auf ihr der gesammte Handel mit Asien sich bewegte und die Gläubigen nach dem heiligen Grabe pilgerten. Hier können wir ohne Schwierigkeit den Weg an der Hand Herodots zurücklegen, denn wenn auch einzelne Namen gewechselt haben, der Zug der Karawanen konnte die von der Natur angewiesenen Bahnen nicht verlassen. Durch eine öde und gefährliche Wüste, und über die ausgebrannten Vulkane der Harudschberge

gelangte auch der Araber in etwa zwanzig Tagereisen nach Augila, einer durch den Reichthum von Datteln berühmten Oase. Zehn weitere Tagereisen brachten ihn nach Santaria, dem heutigen Siwa, dem alten Ammonium, wo er auf den Trümmern einer der ältesten Weltkulturen seine neue Schöpfung pflanzte. In Siwa trennten sich die Wege, der eine zog direkt nach Kairo, der andre über die kleine und große Oase nach Assuan, dem Haupthandelsplatz Oberegyptens, von wo auch die nächste Verbindung mit Mekka war. Die egyptischen Oasen zeichneten sich durch erstaunliche Fruchtbarkeit und ihre Bewohner durch Kunstfleiß aus. Man bezog daher die sogenannten Oasentapeten, Teppiche aus Leder gearbeitet. Im Uebrigen sind die Gegenstände des Wüstenhandels unverändert dieselben geblieben, Salz, Alaun, Gummi, Datteln. Daß den gebildeten Negerstämmen die Araber vorzugsweise ihre Industrie zuführten, beweisen die seidnen und wollnen Gewänder, sowie die Waffen, welche der Hof von Gana trug. Den wilden Stämmen bot man, wie in unsrer Zeit, Glasperlen und Kupferringe, wofür sie ihr Gold gaben und sich als Sklaven verkaufen ließen. Elfenbein, Ebenholz, Straußfedern, Aloe und wilde Thiere für Menagerien waren andre Artikel, welche die Araber aus dem Innern und der Wüste Afrikas bezogen.

In welch blühendem Zustand sich auch Afrika und Mauretanien während der arabischen Herrschaft befanden, Egypten übertraf sie um Vieles. Unvergleichlich in seiner geografischen Lage und physischen Beschaffenheit mußte dieses Land bis zur Entdeckung Amerikas der Durchgangspunkt des Welthandels sein und bleiben und eine Reihenfolge von Kulturepochen erleben, die, wie verschieden und entgegengesetzt, es doch inmitten allgemeiner Zerstörung aufrecht erhielten und niemals ganz in materiellen noch geistigen Verfall gerathen ließen. Das arabische Zeitalter hat daher für Egypten kaum eine mindere Bedeutung, als das der

Pharaonen und Ptolemäer, nach den Kalifen war keine Dynastie weiser und gerechter, als die der Fatimiden und selbst die Mameluken glänzten noch zu einer Zeit durch die Pflege friedlicher Beschäftigungen, als der bessere Theil der muhamedanischen Lehre in der barbarischen Herrschaft der Türken untergegangen war. Das Licht arabischer Civilisation erlosch zuletzt an den Ufern des Nils.

Die wahren Quellen des Nils waren den Arabern ebenso unbekannt, als den Alten und unsern Zeitgenossen selbst. Ihre Herrschaft überschritt nur wenig die Gränzen des alten Egyptens, Assuan in der Nähe der Inseln Elefantine und Philä war die letzte Besitzung. Allein wie hätte der arabische Handelsgeist den Nil übersehen können, wo ihm die Vergangenheit mit den herrlichsten Denkmälern auf beiden Seiten den Weg zeigte? Nubien, das sich zwischen dem rechten Flußufer und der Küste des rothen Meeres bis hinauf in die Gegend des alten Meroe erstreckte, hat wol zu Zeiten Tribut nach Kairo gezahlt, bildete aber einen unabhängigen Staat mit eignen Fürsten. Man erkennt dies daraus, daß dieselben von den Kaufleuten ganz ansehnlichen Zoll erhoben, zumal in der Stadt Bedschrasch, welche am Fuß des letzten Wasserfalles lag, wo die Schiffahrt aufhörte und die Waren umgeladen wurden. Hier hatten sich viele Araber des Handels wegen angesiedelt und wußten mit der Zeit wichtige Vortheile und Rechte wie z. B. die freie Uebung ihres Gottesdienstes, sogar die Erhaltung ihrer Moscheen sogar auf Kosten der nubischen Fürsten zu erreichen. Noch größer, als in Bedschrasch war die arabische Kolonie in Dongola, oberhalb der Fälle, wo die Schiffahrt wieder begann und ein äußerst fruchtbares und kultivirtes Land dem Handel ein ergiebiges Feld der Thätigkeit öffnete. Dongola, gelegen an der scharfen Wendung, womit der Nil seinen Lauf plötzlich von Norden nach Süd-Westen umbiegt, war ein Sammelplatz der Karawaren nach Suakim, der nächsten Hafenstadt des rothen Meeres,

Mekka gegenüber. Die Gegend von Dongola innerhalb der Nilkrümmung von den Arabern Schenkir genannt, heißt jetzt Darfur und ist nach Bestätigung neuer Reisenden noch jetzt die Gränzscheide für den Handel auf- und abwärts des Flusses und nach dem Meerbusen. Die Bedschas und Abharebs, zwei Nomadenstämme Nubiens, die aber größtentheils zum Islam übergetreten waren, versahen die Karawanen mit den nöthigen Kamelen und treu dem Gebot des Korans unterstützten sie den wandernden Kaufmann. Ueberhaupt äußerten sich in den obern Nilländern sehr stark die Einflüsse des benachbarten Arabiens und wenn schon die Alten derselben gedenken, wie mußten sie zugenommen haben, seit von dort ein neuer Glaube fanatisch die Welt erstürmte. Freilich verläßt uns, wie im Alterthum, auch hier auf dem klassischen Boden Aethiopiens die beweiskräftige Geschichte, und die arabischen Geografen werden dunkel und widersprechend. Es ist schwer, ihre Etymologie mit den alten und neuen Benennungen auszugleichen. Der neuern Forschung bleibt es vorbehalten, in diesen Gegenden so manches Dunkel aufzuhellen, so manche Lücke auszufüllen. Darüber scheint indeß kein begründeter Zweifel mehr obzuwalten, daß die Araber das alte Meroe unter dem Namen Alluah an der Gränze des heutigen Sennar, zwischen den verschiednen Zuflüssen des Niles gekannt und des Handels wegen besucht haben. Stand auch die Stadt Meroe selbst nicht mehr, so war es ein andrer Platz nicht weit davon, mit Namen Suba, welcher als die Residenz mächtiger Fürsten, zugleich der Stapelplatz für den Nilhandel und für den abyssinisch arabisch indischen Verkehr abgab. Bei der Stabilität der afrikanischen Handelsstraßen konnten sich die Verbindungen des alten Meroe durch Jahrtausende erhalten, die Gegend blieb vermöge ihrer Lage der natürliche und deshalb auch beständige Hauptpunkt der Karawanen zwischen Aethiopien und den Ländern diesseits der arabi-

schen Wüste und es bedurfte nur einer so belebenden Kraft, wie sie den Arabern entströmte, um sie wieder in volle Blüthe zu treiben, ihrer Abgeschiedenheit zu entreißen und der Welt bekannt zu machen. Aber wie schon im Alterthum der Handelszug in Meroe nicht sein Ende hatte, sondern sich nach Süden und nach Osten fortsetzte und die großartigen Trümmer von Arum und Azab seine Spuren noch heutzutage bezeugen, so lassen sich auch über Suba hinaus die arabischen Handelszüge tief nach Abyssinien bis zur Meeresküste verfolgen, wo sie den Seefahrern die Hand reichten. Direkt von Suba (Meroe) ging eine Straße nach den Städten, welche diesen letzten Theil des Ufers bis zur Straße Babel Mandeb bedeckten. Der sicherste Hafen unter ihnen war Zeila, über dessen Lage man jedoch nicht sicher ist. Einige suchen sie außerhalb der Meerenge, andre innerhalb an der Stelle des heutigen Zulla bei den Inseln Massua und Dalak, zwei von den Indienfahrern besuchten Stationen. Jedenfalls ging über ihren Hafen die Aus- und Einfuhr nach und von Arabien und Indien. Elfenbein, Gold, Sklaven, Leopardenfelle, Ambra, Schildpatt, Honig, Wachs und andre Erzeugnisse des Landes wurden gegen Spezereien, Gewürze und Fabrikate umgesetzt. Die Verbindung der Seeplätze mit dem Binnenland war schon durch die Nothwendigkeit geboten, ihre gewöhnlichsten Lebensbedürfnisse von daher zu beziehen. Denn so sandig und unfruchtbar das Ufer war, so fruchtbar und gesegnet das Innere. Die Karawanen, welche von Alluah auszogen, fanden daher außer den erwähnten Landesprodukten auch in Getreide und Früchten eine ergiebige Ladung, um sie den Bewohnern der Küste zu verkaufen. Auch die herrlichen Pferde der abyssinischen Gebirge scheinen ein Gegenstand des Handels gewesen zu sein. Neuerdings hat sich die Aufmerksamkeit des Handels angefangen, den obern Nilländern zuzuwenden und Chartum scheint für unsre Zeit werden zu wollen, was Meroe

dem Alterthum und Suba der arabischen Periode war. Aber noch sind wir weit entfernt von dem einen wie dem andern und der oberflächlichste Vergleich zeigt den Abstand zwischen Sonst und Jetzt.

Denn der arabische Handel so wenig, als der der Ptolemäer würde in so entfernten Gegenden den Umfang und Einfluß gehabt haben, wäre nicht zugleich das eigentliche Egypten ein so hervorragender Sitz allgemeiner Kultur und ein Mittelpunkt des Weltverkehrs gewesen. Es läßt sich denken, daß die Araber dieses Land mit der ganzen Fülle ihrer Intelligenz und Energie regierten und benutzten. Hier zeigten sie ihre Meisterschaft im Feldbau, denn wenn auch das Nilthal fast ohne Zuthun der Menschen säet und erndtet, so galt es doch die befruchtende Kraft des Flusses nach den höher gelegnen Feldern zu tragen. Dies geschah durch außerordentlich sinnreiche Wasserwerke und Kanäle, welche die Ueberschwemmung weiter führten und dadurch einen bedeutenden Umfang zeither sterilen Landes für den Anbau gewannen. Egypten wurde die Kornkammer für Arabien, in Mekka waren große Vorräthe aufgespeichert, um den Bedürfnissen der Pilger und Karawanen zu genügen. Behufs leichterer Zufuhr war sogar der alte Kanal der Ptolemäer zwischen Suez und dem Nil wieder aufgegraben worden. In Oberegypten gab der Bergbau reiche Ausbeute an Edelsteinen, Eisen, Kupfer, Magnet und Asbest. Assuan war der Marktplatz für den gesammten Binnenhandel des Nilgebietes und daher eine der belebtesten Städte des Landes. Die Industrie blühte vorzüglich in Unteregypten und im Delta gab es Städte wie Tennis, Dabik, Tuneh und Damiette, deren Fabriken das ganze arabische Weltreich als Kundschaft hatten. Man verfertigte die feinsten Gewebe in Seide, Baumwolle und Leinen, kunstvoll mit Gold durchwirkt, reiche Stickereien für Teppiche, Zelte, Pferdedecken, Mäntel aus Ziegenhaaren, Reitzeug, Pferdegeschirr und

viele andre Gegenstände des Luxus. Eine der Metropolen orientalischer Pracht, ein Blatt aus Tausend und einer Nacht war die Hauptstadt Fostat, später Kairo, welches von dem vierten Fatimiden, hart bei dem niedergebrannten Fostat (Alt Kairo) erbaut wurde. Allein neben der unfruchtbaren Pracht war die Sorge der Regierung auch auf gemeinnützige, segenspendende Anstalten gerichtet. Die Wissenschaften fanden in Kairo eine bevorzugte Stätte und der Flecken des alexandriner Brandes wurde doch in etwas durch die Anlage einer Bibliothek getilgt, die als ein ehrwürdiges Denkmal arabischer Gelehrsamkeit und Bildung bis auf unsre Zeit gekommen ist. Von dem vollkommnen Kanal- und Bewäßrungssystem war schon die Rede, in allen Handelsplätzen erhoben sich geräumige Kaufhallen und Bazars, Straßen und Karawansereien wurden angelegt, die Flußschiffahrt regulirt und die Häfen am rothen und mittelländischen Meer zum Theil neu erbaut, zum Theil in ihren alten Werken wieder hergestellt. Alexandrien hatte an Damiette einen Nebenbuler erhalten, doch behauptete es immer seine Ueberlegenheit und sah unter den Mameluken, wo es durch den Handel mit Italien von Neuem Zwischenmarkt Europas mit Indien wurde, die schönsten Tage seiner alten Blüthe wiederkehren. Dagegen waren in den ersten Jahrhunderten der Hedschra bis zu den Kreuzzügen die Verbindungen mit Europa schwach. Egypten diente vorzugsweise als die Pforte, durch welche Asien und Afrika mit einander verkehrten, und in ihm und dem angränzenden Arabien ruhte der Kern des arabischen Binnenhandels.

Zwei Welttheile haben wir bereits im weitesten Umfang durchmessen und noch führt uns die siegreiche Fahne des Profeten

auch zu dem dritten hinüber. Während vor den Mauern Konstantinopels der arabische Ungestüm sich brach und von dieser zunächst bedrohten Seite Europa sich gerettet sah, drang er im äußersten Westen auf unsern Boden, warf ein christliches Reich über den Haufen und gründete eine Herrschaft, welche nahe an 800 Jahre sich erhalten konnte. Die Einzelnheiten der Geschichte gehören zwar nicht hieher, dagegen verlangt unsre Aufgabe, der wolthätigen Einflüsse, welche die maurische Periode in Spanien auf Handel, Gewerbe und Ackerbau, auf geistige und materielle Kultur übte, mit gebürenden Ehren zu gedenken. Sie tritt nicht minder schöpferisch und belebend auf am Guadalquivir und Tajo, als am Tigris und Indus, am Nil und Niger. Spanien hat später die Welt beherrscht, aber größeren Frieden und Wolstand, mehr politische und religiöse Toleranz, reichern Anbau seines herrlichen Bodens hat man nicht wieder gesehen, als unter den Arabern. Die Westgothen waren nicht viel besser als Barbaren, Spanien lag zerstört und entvölkert, von den wildesten Kämpfen zertreten, mit kaum erkennbaren Spuren der ehemaligen Größe und Blüthe. Kaum hatten die Araber Besitz ergriffen und das Schwerdt in die Scheide gesteckt, als sie allen Arbeitsweisen des Friedens ihre volle und angestrengte Aufmerksamkeit schenkten, den Pflug in die Hand nahmen, Grundsteine legten, Baugerüste errichteten und so die zerstörten Städte wieder aufbauten, bevölkerten und dem wüsten Boden seine Fruchtbarkeit und Ergiebigkeit zurück schenkten. Die neuen Einwandrer brachten neue Erzeugnisse und Kenntnisse mit. Ihnen verdankt Spanien das Zuckerrohr, die Baumwollstaude und die Seide, und nach hundert Jahren des Besitzes bot das Land ein ebenso anziehendes Bild des Gedeihens und Ueberflusses, als es zuvor durch Elend und Mangel abgeschreckt hatte. Die spanische Landwirthschaft, obgleich sie eher zurück, als vorwärts geschritten ist, ruht noch heutzutage auf arabischem Fundament. Das ganze Bewäs-

rungssystem Andalusiens ist arabisches Werk und aus zahlreichen noch jetzt benutzten Wasserleitungen und Kanälen spricht das lebendige Wort ihres Ruhms. Nicht geringer, als der Ackerbau stand die Viehzucht, wer kennt nicht die andalusischen Pferde und die Schafe der Sierra-Morena? Auch die Bergwerke lieferten wieder wie bei den alten Föniziern reichen Ertrag an Silber, Quecksilber und Edelsteinen und geriethen erst nach der Entdeckung Amerikas in Verfall. Zu einem hohen Grad entwickelte sich die Industrie, Tücher von Murcia, Seidenzeuge von Granada und Almeria, Waffen aus Toledo, Baumwollpapier von Xaliba hatten Absatz durch die ganze Welt. Die geschickte Anwendung chemischer Kenntnisse gab den spanischen Färbereien einen ausgezeichneten Ruf, und der Handel, dem bei solchen Verhältnissen ein weites Feld geöffnet war, dehnte sich bald über sämmtliche Länder des arabischen Reichs aus. Am lebhaftesten waren die Verbindungen mit Afrika und unter den christlichen Ländern mit Italien, auch wol mit Griechenland, wo wenigstens keine andre muhamedanische Macht gleiche Vortheile genoß. Die Ommajaden bewahrten den unversöhnlichsten Haß gegen die Abassiden, und um auch den Schein jeder Abhängigkeit zu vermeiden, hatten sie in Kordova ein eignes Kalifat errichtet. Hielt zwar die Macht des Glaubens unerschütterlich fest in der Gemeinschaft des Islams, so blieb im Uebrigen doch ihre politische Geschichte ausschließlich auf sich begränzt und ohne Zusammenhang mit den Schicksalen der asiatischen und afrikanischen Staaten. Sie gehörte Europa zu und es darf uns nicht wundern, wenn wir in Konstantinopel den spanischen Mauren mit Zuvorkommenheit begegnet sehen, während mit den Kalifen von Bagdad der Kampf ohne Unterbrechung fortdauert. Was den Binnenhandel auf der Halbinsel selbst betrifft, so zog sich derselbe in immer kleinere Kreise zurück, je weiter die Christen vordrangen. Doch konnten auch sie die Erzeugnisse

arabischen Ackerbaus und Gewerbfleißes nicht entbehren und inmitten des Kriegsgetümmels gingen ganz ansehnliche Warensendungen über die Gränzen Kastiliens und Arragoniens. Als Seehäfen wurden am meisten besucht Almeria, Malaga und Cadix, obgleich mehr von fremden Schiffen, indem die Marine eben nicht als die starke Seite der spanischen Mauren zu rühmen ist. Die Hauptstädte des Inneren waren Kordova und Sevilla, zuletzt Granada. Noch reden die Denkmale der Gegenwart laut genug von der Pracht und Herrlichkeit, die in ihnen herrschte. Was ist das mit den Schätzen beider Indien erbaute Eskurial gegen die Majestät und Fantasie der Alhambra? Ein Abderhaman III. kann kühn einem Harun al Raschid zur Seite treten und das goldene Zeitalter arabischer Kultur ist nicht minder am Hof von Kordova, als in der Kalifenstadt des Tigris zur Erscheinung gelangt. Andalusien vor Allem war die Provinz, die mit besondrer Vorliebe gepflegt wurde. Da gab es nicht einen Fuß ungebauten Landes, Natur und Kunst hatten sich in ihren Leistungen zu überbieten gesucht. Selbst die spanischen Romanzen sprechen nur von dem andalusischen Paradies. Nie war die Bevölkerung größer, das Gebiet Sevilla zählte über 20000 Dörfer und Flecken und als die Stadt (1248) übergeben wurde, zogen 400000 Araber aus ihren Thoren, Millionen aber verließen das Land, als der finstere Fanatismus eines Philipp die Schrecken der Inquisition gegen sie erließ. Mit ihnen schied der beste Theil der nationalen Arbeitskraft, ein Verlust, welcher Spanien bis jetzt unersetzt geblieben.

Viel kürzer, aber kaum minder segensvoll war die arabische Herrschaft in Sizilien seit 826. Mild und schonend wußte sie sich, wie in Spanien, die Zuneigung und Anhänglichkeit der Einwohner zu erwerben. Die Insel erhob sich rasch aus Niederlage und Vernachlässigung zu alter Blüthe und Wolhabenheit, und sah ihre einheimischen Produkte durch den Anbau von Zucker, Baumwolle

und Manna bereichert. Syrakus und Marsala wurden der Hauptplatz eines lebhaften Handels, nicht nur mit den arabischen Ländern, sondern auch mit der appeninischen Halbinsel. Derselbe erstreckte sich sogar über die Alpen bis Deutschland, denn die Krönungsmäntel der deutschen Kaiser waren aus arabischen Fabriken hervorgegangen. Was einzelne Niederlassungen der Araber an den Küsten Unteritaliens und in Sardinien betrifft, so waren sie nur von kurzer Dauer, und glichen mehr feindlichen Invasionen als friedlichen Kolonien. Zuletzt trugen die Normänner den Sieg davon und eroberten 1072 Sizilien.

Daß der Feuereifer eines Volkes, wie des arabischen, nachdem er brennende Wüsten durchzogen und ewige Schneefelder überstiegen, nicht vor der Meeresflut Halt machen werde, war vorauszusehen. Wir haben also auch von einer arabischen Schiffahrt und von einem arabischen Seehandel zu berichten. Schon die Lage Arabiens eingekeilt zwischen zwei große Meerbusen, von denen der eine fast in senkrechter Linie den Weg nach Süden, der andre mit kleiner Biegung den Weg nach Osten und damit zu den Küstenländern zweier Welttheile öffnet, mußte den Sinn des Volkes früh der See zuwenden und mit ihr vertraut machen. Wenn wir wissen, daß die Indier und Egypter die See verabscheuten, so bleibt uns keine andre Annahme, als die uralten schon in der Bibel erwähnten Fahrten nach und von Indien den Arabern zu überweisen. Mochten auch einzelne fönizische Schiffe eine Reise wagen, für welche ihnen der unmittelbare Zusammenhang mit ihren Häfen fehlte, so ist in der alten Geschichte des Näheren nachgewiesen, daß der indische Handel vornemlich durch arabische Zwischenhand und

über arabische Märkte zu gehen pflegte. Die beßre Kenntniß des Sanskrits hat erwiesen, daß die alten Indier unter allen Ländern des Westens nur Arabien kannten, welches sie mit dem Namen Yavanen d. h. Land des Weihrauchs belegten. Es kann also nicht überraschen, wenn in treuer Fortsetzung einer alten und natürlichen Gewohnheit die maritime Tüchtigkeit der Araber auch in dieser Periode ihrer Weltherrschaft zu besondrer Erscheinung kommt.

Dennoch bedarf es einiger einschränkender Bemerkungen. Wie viele Bereichrung die Erdkunde den Handelszügen der Araber im Einzelnen zu danken hat, im Allgemeinen ist die Anschauung von der Gestalt und Form unsres Planeten auch durch sie nicht befördert worden. Sie dachten sich Afrika als eine vom Nil umströmte Insel und das kaspische Meer im Zusammenhang mit dem chinesischen. Jenseits der Meerenge von Gibraltar sind sie nicht erschienen, denn die Geschichte von den acht Arabern, welche im J. 1147 von Lissabon mit der Absicht, den Ozean zu durchschiffen, abfuhren, entbehrt jeder Begründung. Nirgends gibt sich bei den arabischen Geografen die Ahnung, geschweige Ueberzeugung einer westlichen Durchfahrt nach Indien, oder von der Existenz einer Gegenerde kund. Sie haben hierin die Spuren ihrer griechischen Lehrer vollständig übersehen. Der vornehmste Schauplatz ihres Seehandels waren die südöstlichen Meere, auf welchen sie unterstützt durch die sich zu gleicher Zeit ausbreitende Herrschaft über den asiatischen und afrikanischen Kontinent, weiter vorwärts drangen, als irgend ein andres Volk vor ihnen. Dennoch kann man die Araber kaum Entdecker nennen in der Weise, wie die Fönizier und Karthager. Jene Expedition zur Umschiffung Afrikas, jene Reisen Hannos und Himilkos hatten den bestimmt ausgesprochnen Zweck, neue Wege zu finden, neue Länder zu erforschen, sie waren nicht sowol Handelsspekulation, als Nationalunternehmung, vom Staat ausgerüstet und beauftragt. Bei den Arabern dagegen war der

Seehandel reine Privatsache. Während die Regierung sich des Landhandels, wie wir gesehen, vielfach annahm, und ihn mit den förderſamsten Einrichtungen aller Art unterstützte, blieb der Seehandel sich selbst überlassen. Die Kriege der Araber waren vorzugsweise Landkriege, Persien, Indien und Nordafrika sind zu Land angegriffen und erobert worden und wenn auch die Invasionen in Sizilien und Spanien zu Wasser geschehen mußten, so waren es eben nur Transportschiffe, welche die Truppen überführten. Eine arabische Flotte, arabische Seekriege kennt die Geschichte nicht.*) Am wenigsten interessirten sich die Abassiden für das Seewesen. Das Kalifat konnte seine Provinzen besser mit einer Landmacht beherrschen und an Erobrungen zur See in Indien und China hat es nie gedacht. Dagegen mußten die muhamedanischen Dynastien am Mittelmeer der Schiffahrt einige Aufmerksamkeit schenken. Aber dies fällt erst in eine spätere Zeit, artete in Seeräuberei aus, brachte dem Handel keinen Gewinn und blieb einer venezianischen und genueser Kriegsmarine noch sehr untergeordnet.

Jedenfalls entbehrte der arabische Seehandel der Vortheile, welche die Religionskriege dem Landhandel brachten. Dazu kam die niedrige Stufe, worauf der arabische Schiffsbau verblieben war. Das arabische Fahrzeug scheint im siebenten Jahrhundert unsrer Zeitrechnung noch dieselbe Bauart gehabt zu haben, als im siebenten Jahrhundert vorher. Breiter flacher Boden, die Planken mit Seilen aus Palmrinde an den Kiel befestigt und Segel aus den Blättern desselben Baumes. Zunächst für die Klippen und Sandbänke des rothen Meeres berechnet wagte man sich mit diesen gebrechlichen Fahrzeugen auch außerhalb der Meerenge und die That-

*) Man könnte die Belagrung Konstantinopels und das griechische Feuer dagegen anführen. Allein die Araber kamen zu Land über Kleinasien und die Schiffe, welche sie zur Ueberfahrt des schmalen Bosporus bauten, verdienen doch nicht den Namen einer Flotte. Es waren Fahrzeuge, wie man sie bei der Belagrung einer an einem großen Fluß gelegnen Stadt gebrauchen würde.

sache der arabischen Schiffahrt in indische Häfen beweist schon im Alterthum die Möglichkeit, mit Hülfe der Monsoons das Wagstück zu unternehmen. In keinem andern Meer treffen Strömung und Wind so regelmäßig zusammen, und werden so selten durch Stürme unterbrochen. Die Linie gehört zu den leichtesten und sichersten. Wie sollte also der Araber, was ihm früher gelungen war, nicht fortsetzen zu einer Zeit, wo ihn die Begeistrung unwiderstehlichen Sieges erfüllte und ihm außerdem der Glaube an ein vorbestimmtes Schicksal jede Furcht benahm? So sehen wir eine arabische Schiffahrt aus den beiden Meerbusen hervorgehen, die sich nicht nur auf die gewohnten Fahrten bis Vorderindien begränzt, sondern auch zur östlichen Halbinsel vordringt und mitten durch das Inselmeer des Archipels dasselbe China, wohin bereits die Landwege führten, nun auch zu Wasser erreicht. Ein Blick auf die Karte lehrt uns jedoch, daß diese Schiffahrt, zumal vom persischen Meerbusen aus, kaum an einer Stelle den Charakter einer Küstenfahrt verliert. Zum Ueberfluß sagen die arabischen Berichte selbst aus, wie man den Seehandel von Ufer zu Ufer, von Insel zu Insel, von Stadt zu Stadt den Küsten entlang geführt habe. Auch läßt sich denken, daß man die Zeit dabei nicht in Anschlag bringen darf. Dann bedarf es aber des Kompasses nicht, dessen Kenntniß und Gebrauch sogar Erfindung ein viel verbreiteter Irrthum den Arabern zuschreibt, um ihre weiten Seefahrten darauf zu begründen. Daß die Chinesen noch früher im Besitz des Instrumentes waren, ist eine Hypothese mehr, beide Völker kannten wol die Eigenschaft des Magnetes, aber eine praktische Anwendung auf die Schiffahrt haben sie davon nicht eher gemacht, als bis sie von Italien aus ihnen zugekommen war. Daß die Chinesen im Uebrigen in der Schiffsbaukunde mehr leisteten, als die Araber, ist sehr wahrscheinlich und nicht minder, daß diese bei jenen lernten, wol auch chinesische Schiffe zu ihren Fahrten in den dortigen Meeren ver-

wendeten, ähnlich, wie sie es im Mittelmeer mit griechischen, spanischen und italiänischen machten.

Diese Modifikationen vorauszuschicken war nöthig, um so vielen zum Theil aus den mährchenhaften Seereisen von tausend und einer Nacht herrührenden Einbildungen mit kritischem Widerspruch zu begegnen und den Betrag und Umfang des arabischen Seehandels auf ein thatsächliches Maß zurückzuführen, wobei der Anerkennung noch immer ein weites und gerechtes Feld übrig bleibt.

Die Unterwerfung des großen Perserreichs, vor Allem die Verlegung der Residenz des Kalifats nach Bagdad gab der arabischen Herrschaft für die ersten drei Jahrhunderte das Uebergewicht in Asien und in Folge davon mußte sich der Seehandel dem nächsten Meere zuwenden, welches kein andres war, als der persische Busen. Seit den Zeiten der Babylonier war derselbe sehr vernachlässigt worden, Alexander starb zu früh, um seine Pläne auszuführen und die Perser zeigten für Schiffahrt weder Sinn noch Anlage. So hatte sich der indische Handel beinahe ganz in den arabischen Meerbusen und auf den egyptischen Zwischenmarkt gezogen. Diesen Umweg abzukürzen und sich von einer so entfernten und theuren Vermittlung loszumachen, erschien den Abassiden eine um so dringendere Aufgabe, als bei der Zunahme von Kultur, Wolstand und Luxus die Nachfrage nach indischen Erzeugnissen immer allgemeiner und ansehnlicher wurde. Die Einfuhr zu Land konnte hier nicht genügen, am wenigsten für Mesopotamien und das westliche Asien. Die Natur selbst zeigte den Kalifen beim täglichen Anblick des großen an den Mauern ihres Pallastes vorbeifließenden Stromes den nächsten und vernünftigsten Weg. So wurde die Schiffahrt auf dem Eufrat und Tigris wieder geöffnet und der persische Meerbusen sah seine seit Jahrhunderten verödete Fläche auf einmal mit Wimpeln und Segeln bedeckt und blühende

Städte an seinen Ufern entstehen. Wie überall, wohin der Araber seine Begeisterung trug, reifte wunderbar schnell die Saat zu kraftvoller Frucht. Baßra, von Omar ursprünglich als Militärkolonie gegründet, stellte seine unvergleichliche Lage am Zusammenfluß der beiden Ströme dem Handel zur Verfügung und hatte in kurzer Zeit Alexandrien erreicht. Andre belebte Häfen des Meerbusens waren an der westlichen Küste Siraf und Hormus, an der östlichen El Katif und Maskat. Alle vereinigten sich aber in Baßra, als dem Stapel der Aus- und Einfuhr für das asiatische Hinterland. Nur Maskat verkehrte auch direkt mit Mekka und den egyptischen Städten und war die Niederlage für die indischen Waren, welche nach Westen bestimmt, aus verschiednen Gründen den arabischen Zwischenmarkt vorzogen. Maskat war der nächste Zufluchtshafen, und ließen sich Strömung und Wind von keinem Orte aus zur Ueberfahrt besser benutzen. Eine Menge kleiner Inseln erleichterte die sonst schwierige Fahrt im Busen. Mehre von ihnen wurden des Handels wegen besucht, vor Allem reizten die Perlen auf den Inseln Bahrein und Charedsch, welche den besten aus Ceylon gleich galten.

Erst spät und nur vorübergehend verschafften sich die Araber durch Gewalt der Waffen die Herrschaft über das Innere von Indien. Ihre Besitzungen am Indus und im Pendjab, waren mehr militärische Gränzpositionen, die zugleich dem Handel ganz vortrefflich dienten. Doch beschränkte sich dieser auf die nördlichen Theile der Halbinsel, zu den köstlichen Produkten des Südens war der Zugang nur von der See her zu finden. Die Araber dieser Periode besuchten hier ziemlich noch dieselben Handelsplätze, wie zur Zeit, als wir ihnen im Alterthum begegneten. Der Ruf ihrer neuen Weltstellung und Macht war auch nach Indien gedrungen und hatte ihnen manche Vortheile verschafft, unter andern die Freundschaft des Königs Balhara, der ein weites Reich, die heu-

tige Präsidentschaft Bombay beherrschte. Der Hafen des Reiches war Beruh (Beroah), die Hauptstadt Nahrwalla (Puttan Somnaut). Es scheint eine Art Handelsvertrag, wenn auch nicht zwischen dem Kalifat und der indischen Regierung, so doch zwischen dieser und den arabischen Kaufleuten bestanden zu haben, denn diese genossen für Aus- und Einfuhr der günstigsten Bedingungen. In Folge davon vermehrten sich die Niederlassungen längs der Küste Malabars außerordentlich und Sendabur, Mangalore, Fandarina, Kalikut, Kaukamali u. a. konnten fast für arabische Kolonien gelten, die Ausübung und Lehre ihrer Religion erlitt keine Einschränkung und veranlaßte durch freie Ueberzeugung Manchen zum Uebertritt. Mit den Eingebornen herrschte das beste Einvernehmen, sie fanden ihr Interesse bei einem Handel, welcher jeder politischen Tendenz entbehrte und ihre Unabhängigkeit nicht gefährdete. Die Produkte des Landes strömten in Masse nach den Häfen, und Kaukamali wurde der Hauptmarkt für den Pfeffer. Dieselbe Stadt war zugleich die übliche Wasserstation für alle nach Ceylon, Hinterindien und China segelnden Schiffe.

Mit Ceylon, dem Taprobane der Alten nehmen wir Abschied von der letzten uns bis jetzt bekannten Stelle des indischen Meeres, was darüber hinaus liegt, ist neues oder doch zuerst zu faktischer Gewißheit gelangtes Land. Wenn auch die Hauptquelle der arabischen Litteratur dafür, die Reiseberichte zweier Kaufleute aus dem neunten Jahrhundert, nicht selten sich widersprechen, undeutlich werden, und dadurch die zuverlässige Bezeichnung der gegenwärtigen Plätze erschweren, so waltet doch über die Fahrten selbst kein Zweifel, einige Gegenden sind genau zu erkennen und bei andern heißt es eben die Kritik zu Hülfe nehmen. Von den maledivischen Inseln hatten die Araber jene Schiffsseile aus Palmenbast, womit sie ihre Fahrzeuge zusammenfügten, desgleichen Gewänder aus demselben Stoff gewebt, auch Ambra, Fische, Honig u. s. w.

Ceylon gab Edelsteine, Perlen und den kostbaren Zimmt und Muskat. Die Fremden hatten auf dieser Insel allein das Recht Wein zu verkaufen, etwa, wie seiner Zeit die Engländer das Opium in Kanton. Das Land der Rami ist wol kein andres, als die Küste Koromandel, von wo der Kampfer kommt, wo das Einhorn lebt, wo so feine Musseline gefertigt werden, daß sie durch einen Fingerring zu ziehen sind und den Namen „gewebte Luft" mit Recht verdienen. Wenn unter andern Produkten auch Gold und Pelzwerk angeführt werden, welche das Land unstreitig nicht besitzt, so erklärt sich deren Existenz einfach auf dem Weg des Handels, welcher von Multan in Nordindien her zu Land oder mit Benutzung des Ganges bis in die äußerste Südspitze der Halbinsel fortlief. Das Alterthum bereits kannte die Karawanenstraßen von Kabul und Tibet herüber, und bei dem von jeher lebhaften Binnenverkehr Indiens liegt die Annahme nah genug, daß die nordischen Einfuhren auf diese Art leicht durch das ganze Land verbreitet werden konnten. Von der Küste Koromandel ging die Fahrt über die Nikobaren nach den Sunda-Inseln. Welche von denselben den Arabern bekannt gewesen, ist Gegenstand vielen Streites und kann nur bei tieferer Kenntniß der arabischen Sprache und Litteratur mit Bestimmtheit entschieden werden. Triftige Gründe der Wahrscheinlichkeit lassen unter Kala Sumatra, unter Dschaba Java, unter Suborma Borneo erkennen. Wenigstens treffen die von den Arabern vorzugsweise angeführten Erzeugnisse z. B. Kampfer, Sandelholz, Ambra, Ebenholz, Aloe, Elfenbein, Indigo, Kupfer, nicht minder andre Kennzeichen, wie die vulkanischen Ausbrüche in Java in der Hauptsache vollkommen zu. Unter den mährchenhaften Wakwakinseln will man die Molukken verstehen. Wahrscheinlich sind indeß die Muhamedaner nur mit ihrer Fantasie dahin gelangt.

Von Hinterindien kannten die Araber die malaische Halbinsel (Malai), Siam (Sanf) und Cochinchina (Mabed). Allein da sie

dieselben nur an den Küstenplätzen besuchten, so blieben sie über das Innere der Länder und ihre kontinentale Eigenschaft unwissend und es erklärt sich, wie sie dieselben für Inseln halten konnten. Nach Birman und an die Mündungen des Ganges scheinen sie überhaupt nicht gekommen zu sein. Sie hielten ihren Lauf südostwärts und wurden dazu um so mehr bestimmt, als sie mit der chinesischen Kultur zusammenstießen, und dadurch ein der Anstrengungen werthes und lohnendes Ziel ihrer Handelsunternehmungen fanden. Die Natur erleichterte ihnen hier ebenso wie zwischen Indien und Arabien durch regelmäßig wehende Winde die Schiffahrt in die Gewässer Chinas und fast zu gleicher Zeit, wo der Muhamedaner über die Steppen und Alpen Hochasiens in Karawanen den Boden des himmlischen Reiches betritt, sehen wir sein schwankendes gebrechliches Fahrzeug in den Hafen von Kansu, das heutige Kanton einlaufen. Wir erinnern, was von der Freundschaft der Tang-Dynastie mit den Abassiden gesagt wurde. Sie erwies sich auch bei den arabischen Niederlassungen in Kanton, welchen man eigne Gerichtsbarkeit und freie Religionsübung willig zugestand. Die Einfuhrzölle waren allerdings bedeutend und stiegen bis auf 30 Prozent. Die Waren wurden sechs Monate lang unter Verschluß gehalten, bis das letzte Schiff innerhalb der Jahreszeit angekommen war. Dann gelangten sie auf einmal zum Verkauf, wobei nicht selten die chinesischen Behörden die Preise feststellten. Dieser Hindernisse und Eingriffe ungeachtet war der arabische Seehandel mit China ganz ansehnlich und nicht etwa das abenteuerliche Wagniß Einzelner, sondern ein regelmäßig eingeleitetes und mit großer Theilnahme und Solidität betriebnes Geschäft. Der arabische Kaufmann brachte nicht nur die Erzeugnisse und Fabrikate seiner Heimat, sondern auch die Waren, welche er unterwegs auf den Märkten Indiens gekauft hatte, nach Kanton, indem die Abgeschlossenheit der Chinesen zur See sich in gleicher Weise aus-

sprach, als zu Land. Um wie viel besser auch ihre Schiffe, als die arabischen gebaut waren, sie fuhren kaum weiter als längs der Küste ihres Landes und zu den benachbarten Inseln. So weit China einen auswärtigen Handel trieb, war kein Ort durch alle Vortheile der Lage mehr zu dessen Stapel berufen, als Kanton. Von frühester Zeit her mußte daselbst einiger Verkehr bestanden haben und es läßt sich denken, wie sehr derselbe durch die Ankunft der Fremden belebt wurde. Tief aus dem Innern zogen die Straßen dahin und die Araber genossen das besondre Vorrecht, mit denjenigen Waren, die sie in Kanton nicht losgeschlagen hatten, ihre Wanderung durch das Land selbst zu unternehmen und sie feil zu bieten. Dadurch sahen sie sich in den Stand gesetzt, die chinesischen Artikel mit Vortheil an den Fabrikorten selbst zu kaufen, und ihre Ausfuhr an Seidenstoffen, Nanking, Papier, Porzellan und Schnitzwaren aus Elfenbein und Holzmosaik war für die damalige Zeit immer der Rede werth. Jedenfalls gebürt den Arabern das Verdienst, den Schleier von einem Volk und Land gelüftet zu haben, dessen Züge nur unerkenntlich und verschwommen uns im Alterthum entgegentreten, wenn schon für die Existenz seiner frühzeitigen Bildung kein beßrer Beweis, als eben in der Geschichte des Handels selbst zu finden war.

Südlich ging die arabische Schiffahrt nach der Ostküste Afrikas. Die Häfen im persischen Busen vornemlich Siraf und Hormus nahmen daran größern Antheil, als die des rothen Meeres. Ihre Schiffe waren doch etwas stärker gebaut, um der stürmischen See, welche hier zu Zeiten ging, zu begegnen. Schon die Fahrt bis zur Insel Sokotra und dem Kap Gardafui *) der östlichsten Spitze

*) Hieher verlegte die Sage den Magnetberg, welcher den vorüberfahrenden Schiffen die Nägel ausziehe. Banden die Araber wol deshalb ihre Schiffe mit Tauen aus Palmenbast zusammen?

Afrikas hatte ihre Schwierigkeit und tiefer hinab ist noch heutzutage der Kanal von Mozambique ein gefürchtetes Wasser. Aus diesem Grund ist es nicht wahrscheinlich, daß arabische Schiffe anders als durch Sturm verschlagen nach Madagaskar gekommen sind, zumal die Insel nur von der Ostseite her aus dem offnen Ozean irgend sichere Landung erlaubt und die Araber schwerlich diesen Lauf genommen, sondern sich möglichst an der afrikanischen Westküste werden gehalten haben. Längs dieser aber sind sie erwiesener Maßen bis über den zwanzigsten Grad südlicher Breite vorgedrungen und somit von der Südspitze des Welttheils kaum zwölf Grad entfernt geblieben. Sie haben an der Küste von Zangebar, Mozambique und Sofala bis zur Gränze des Kafferlandes jene Niederlassungen begründet, welche von den Portugiesen sechshundert Jahre später als neues Land entdeckt wurden. Das Innere blieb indeß auch den Arabern unbekannt, sie begnügten sich mit den Hafenplätzen, wohin die Eingebornen, Zindsche genannt, kamen und für ihre geringen Bedürfnisse das ihnen werthlose Gold, wovon die Gebirge und Ströme Monomotapas und Manikas Ueberfluß besitzen, umtauschten. Andre gesuchte Gegenstände der Ausfuhr waren Elfenbein, Schildpatt und Ambra; doch blieb Gold die Hauptsache.

Wir haben jetzt das letzte Ziel des arabischen Handels erreicht und wenn wir demselben eine besonders ausführliche Darstellung widmeten, so geschah es nicht allein wegen des ihm innewohnenden eigenthümlichen Interesses überhaupt, sondern auch weil die beiden Hauptschauplätze seiner Thätigkeit, Asien und Afrika jetzt mehr und mehr aus unsrer Geschichte verschwinden und erst in neuerer Zeit eine erhöhte Bedeutung gewonnen haben. Es liegt außer unserm Plan, den Ursachen nachzugehen, welche den Verfall der arabischen Weltherrschaft und mit ihr auch den Verfall der arabischen Kultur und des arabischen Welthandels herbeigeführt haben. Für Asien endet die glänzende Epoche ohnedies bereits mit den

Abassiden, länger erhalten sich einzelne Blüthen in Afrika, am längsten in Spanien. Aber mit dem Schluß dieses Abschnitts ist Alles wieder versunken in den alten Zustand der Rohheit und Barbarei, Indien und China haben sich in ihre tausendjährige Stabilität und Abgeschlossenheit zurückgezogen, die mongolische Völkerwanderung hat die Herrlichkeit des Kalifats in Schutt und Trümmer begraben und wenn auch der türkische Halbmond von den Thürmen Konstantinopels leuchtet und die Fahne des Profeten bis zur Donau siegend vordringt, der Islam ist von nun an nur das Feldgeschrei zerstörender Kriege geworden, seine bessern Keime für allgemeine Gesittung und Veredlung sind erstorben, die Blüthen und Früchte, die er in der Fülle erster Erscheinung getrieben, verdorrt und verfault. Versteinert in äußerlichen Satzungen ist aus der Form der Geist entwichen, ohne innere Kraft und Fähigkeit der Vervollkommnung erhält er sich in einem Stillstand, welcher seit der religiöse Fanatismus zu verschwinden anfängt, jede bessere Thätigkeit und Produktivität seiner Völker lähmt und sie langsam aber sicher der Auflösung entgegenführt. Dagegen ist es gerade hier, wo die stillen Erobrungen des Christenthums sich offenbaren und immer sichtbarer ihrer Reife entgegenwachsen. Und um bei unsrer Aufgabe zu bleiben, wo anders ist der dermalige Handel Asiens und Afrikas zu suchen, als auf den europäischen und amerikanischen Weltmärkten. Für sich allein wäre er nichts, nur durch sie erhält er Leben und Bewegung.

Die Italiäner.

Die erbitterten Feindseligkeiten zwischen den Griechen und Arabern ließen in den ersten Jahrhunderten nach Muhamed einen gegenseitigen Handel kaum weiter, als auf das nothwendigste Bedürfniß der Gränzprovinzen aufkommen. Zumal stockten die Verbindungen Konstantinopels mit Indien, welche die Araber, als Herrn des arabischen und persischen Meerbusens in ausschließlicher Gewalt hatten und wie weit sonst auch ihre Handelszüge gingen, der Religionshaß gegen die Christen zog hier eine Schranke, die sie nicht oder doch nur schüchtern übertraten. Alexandrien und die syrischen Häfen unterhielten daher während des siebenten und achten Jahrhunderts nur einen schwachen und geheimen Verkehr mit dem griechischen Kaiserthum, das die leichteren und werthvolleren der indischen Produkte auf dem weiten Landweg über das kaspische Meer und die Bucharei mit mehr Sicherheit, wenn schon mit größeren Kosten zu beziehen pflegte.

Indeß dieser widersinnige Zwang der Dinge konnte auf die Dauer nicht bestehen. Als der erste Feuereifer der Araber verglüht war, zumal, als die Politik neben der Religion sich Geltung verschaffte und Afrika sich in selbständige Staaten vom großen Kalifenreich trennte, mußten sich auch die althergebrachten natürlichen Wege des internationalen Völkerverkehrs, zumal innerhalb eines so unmittelbar auf einander gewiesenen Handelsgebietes, wie das des mittelländischen Meeres, wieder öffnen.

Wir haben bereits erwähnt, wie sehr die kriegerische Propaganda des Islams die Politik des byzantinischen Kabinets hinsichtlich seiner starren Abgeschlossenheit gegen das übrige christliche Europa modifizirte. Zwar lag dieses im Ganzen noch immer in den Geburtswehen einer neuen Zeit, die sich aus den Trümmern der untergegangnen Roma hervorarbeitete. Die Durch- und Umbildung wil-

der Völker zu einem Kulturstaat konnte nur langsam vor sich gehen und wo Alles aus den Fugen gerissen war, galt es zunächst nur Bauplätze zu finden. Die allgemeine Uebersicht hat sich ausführlich darüber verbreitet, um uns eine Wiederholung zu ersparen.

Die Annäherung des griechischen Kaiserthums an das westliche Europa traf zunächst Italien als das seiner geografischen Lage nach benachbarte, sowie durch das Exarchat von Ravenna eine Zeit lang auch politisch mit Konstantinopel vereinigte Land. Zwar wurde das Exarchat von den Longobarden über den Haufen geworfen (752), aber dieses letzte der barbarischen Völker, welches jenseits der Alpen sich niederließ, fand bereits geordnetere Verhältnisse als seine Vorgänger, amalgamirte sich schneller mit den Einheimischen und nahm die aus dem Schutt der Vergangenheit aufsprossenden Keime der Bildung willig und empfänglich an. So hatte mit Anfang des neunten Jahrhunderts, als Karl der Große die römische Kaiserkrone auf sein Haupt setzte, Italien die barbarischen Einflüsse glücklich überwunden und stand früher, als die andern Länder Europas am Eingange einer neuen glänzenden Kulturperiode. Und von diesem Zeitpunkt nehmen wir auch den Ausgang für unsre Geschichte.

Wenn selbst in aufgeklärten Zeiten, wo die Begebenheiten und die Verhandlungen der Völker unter einander beobachtet und sorgfältig aufgezeichnet werden und an historischem Material eben kein Mangel zu sein scheint, der Entwicklung und dem Verlauf des Handels nur geringe und oberflächliche Aufmerksamkeit geschenkt wird, so ist doch kaum ein andrer Zeitabschnitt so dürftig und leer, als die Jahrhunderte vom Untergang Roms bis zu den Kreuzzügen. Die arabische Periode nehmen wir aus, hier ist nur die Rede von Europa und den christlichen Ländern. Die byzantinische Litteratur, von der hier noch das Meiste zu erwarten war, erweist sich, wie bereits erwähnt, als eine geistlose Chronik von

Pallastintriguen, Hoffesten, Theaterscandalen, und theologischen Händeln, kaum daß man einigen Bericht über Kriegsereignisse findet. Noch tiefer wo möglich stehen die in Italien von Mönchen geschriebnen Annalen und so suchen wir vergebens nach zuverlässigen Mittheilungen für eine Handelsgeschichte derjenigen Städte, welche um diese Zeit sich erhoben und den Grund zu künftiger Größe und Blüthe legten. Wir kennen die politische Entstehung Venedigs, etwa auch seine Verfassung, aber über den Ursprung und den Fortgang, über die Natur und Beschaffenheit seines Handels wissen wir so gut, wie Nichts. Das Gleiche gilt von Genua, Pisa und Amalfi. Erst mit den Kreuzzügen fängt es an zu tagen und dennoch, wenn man das geschichtliche Material der großen italiänischen Handelsrepubliken aus ihrer glänzendsten Epoche zu Rath zieht, so ergibt sich für unsre Aufgabe eine sehr magere Ausbeute. Sie haben über alles Mögliche Aufzeichnungen gemacht, das Wenigste aber über ihren Handel und ihre Handelspolitik. Ihre argwöhnische und eifersüchtige Staatskunst, ihr fortdauernder Neid und Haß ließen sie darin jede Veröffentlichung scheuen. Sie haben nie einen Bund unter einander geschlossen, wie die Hansa, wo es darauf ankam gemeinschaftliche Grundsätze festzustellen, jede hat nur für sich und gegen die andre gehandelt.

Man muß daher die allgemeine Weltlage prüfend betrachten und vergleichen, um dem italiänischen Handel nur einigermaßen seine Ausgangspunkte und Anfänge anzuweisen. Küstenfahrt waren wol die ersten Schritte westlich gegen Frankreich, östlich gegen die byzantinischen Provinzen am adriatischen und jonischen Meer. Daran reihte sich nach und nach weiterer Fortschritt, zum großen Theil veranlaßt durch den solideren Schiffsbau und eine höhere Schiffahrtskunde, welche die Italiäner damals vor den Griechen voraus hatten. Aber eine feste Zeit zu bestimmen, wann italiänische Schiffe nach Egypten und Syrien fuhren und somit ihr wichtigstes

Geschäft, die Quelle ihres Reichthums und ihrer Macht der Levantehandel beginnt, ist kaum möglich. Denn die geringste Beachtung der Ereignisse im siebenten und achten Jahrhunderte lehrt, daß die italiänischen Städte schon darum mit Vertrauen und Sicherheit keinen Handel nach Egypten führen konnten, weil ihre Küsten fortdauernd von den Sarazenen angegriffen wurden und diese selbst sich sogar an mehren Orten festsetzten.

Allein wie erklärt sich dann der Verbrauch von morgenländischen Produkten, welcher wenn auch nur in kleinen Quantitäten und ausschließlich für wenig Bevorzugte bestimmt, zu derselben Zeit in Italien, sogar in Deutschland und andern Reichen Europas Statt fand? Auf welchem Weg und durch wen waren dieselben zugeführt worden? Zunächst, man kann kaum zweifelhaft sein, über Konstantinopel. Denn die Abschließung des griechischen Kaiserthums vom Westen ist wol cum grano salis zu verstehen, und abgesehen von den Geschenken des Hofes, welche derselbe häufig an andre Höfe zu geben pflegte, mögen von Zeit zu Zeit auch kaufmännische Warensendungen gemacht worden sein. Wir wissen, daß mehre der gothischen, vandalischen, fränkischen und andren Fürsten, trotz der Rohheit, worin das von ihnen beherrschte Land versunken war, die Pracht und das Wolleben liebten und zu deren Befriedigung der morgenländischen Gaben bedurften. So viel Handel aber, als hier zur Herbeischaffung nöthig war, hat immer bestanden, und es ist gar nicht anders anzunehmen, als daß es die italiänischen Küstenstädte waren, durch deren Vermittlung die Zufuhr geschah. Daß die Venezianer, als geborne Seeleute bereits in den ersten Jahrhunderten ihrer politischen Existenz direkte Fahrten selbst bis nach Konstantinopel wagten, ist nicht nur möglich, sondern auch höchst wahrscheinlich. Auch die Griechen können mit ihren Schiffen die Küsten Italiens besucht haben, besaßen sie doch im Exarchat von Ravenna eine Herrschaft auf seinem Boden.

Man wird indeß vereinzelte Thatsachen nicht zur Regel erheben und außergewöhnliche Fälle nicht in Zusammenhang bringen wollen. Bis zum neunten Jahrhundert muß der italiänische Levantehandel nur zufällig, temporär, vereinzelt und in Betracht der beschränkten Nachfrage und Verbrauchsfähigkeit im Binnenlande nur von sehr untergeordneter Bedeutung gewesen sein.

Auch läßt sich das Vorhandensein morgenländischer Produkte in Italien und dem westlichen Europa noch auf eine andre nicht minder triftige Weise erklären. Frühzeitig hatten italiänische Schiffe die Hin- und Rückfahrt der frommen Pilger nach und aus Palästina zu besorgen, mindestens derjenigen, die von Italien und den angränzenden Ländern kamen. Die Araber, welche Jerusalem gleichfalls als heilige Stadt verehrten, legten diesen friedlichen Pilgerzügen kein Hinderniß in den Weg. Allein mit dem religiösen Eifer zog auch der weltliche Gewinn und es läßt sich mit Grund annehmen, daß der christliche Kaufmann, wie der muhamedanische, die Gelegenheit benutzte und neben dem Gebet am Grabe des Erlösers Zeit fand, ersprießliche Handelsgeschäfte zu treiben. War auch Jerusalem kein Mekka, und die Pilgerreise kein Religionsgebot, wie beim Muselmann, so wissen wir doch, daß schon seit Konstantins Zeiten die christlichen Wallfahrten üblich waren, mit jedem Jahrhundert zunahmen, und die Störungen, welche sie von Seiten der seldschuckischen Türken erlitten, ja die nächste Veranlassung zu den Kreuzzügen gaben. Nicht minder ist bekannt, daß das heilige Grab in Jerusalem in ähnlicher Weise von einem Warenbazar umgeben war, als die Kaaba in Mekka, was doch gewiß rege Verkehrsverhältnisse voraussetzt. Die Pilger kauften da in reicher Auswahl morgenländische Waren, brachten sie in die Heimat zurück, und verkauften sie wieder. Deshalb wird aber Niemand sagen, es habe ein regelmäßiger Handel damit Statt gefunden, wie ihn die Araber trieben. Abgesehen von dem Handelsgeist und den ihn

unterstützenden Lehren des Korans, abgesehen von dem Umfang, der Lage und der Einheit des muhamedanischen Weltreichs hatten die Araber bei Weitem höhere Kulturbedürfnisse zu befriedigen, als zu jener Zeit die europäischen Staaten.

Die erste Stadt Italiens, welche im auswärtigen Seehandel und zwar nach der Levante mit einiger historischer Gewißheit genannt wird, ist Amalfi, sechs Meilen südlich von Neapel im Meerbusen von Salerno gelegen. Ihre Schiffahrt entwickelte sich kräftig in den Kämpfen mit den Arabern, und schützte im J. 847 Rom vor einer drohenden Invasion. Während Neapel und Gaeta den politischen Verhältnissen unterlagen, wußte Amalfi seine Unabhängigkeit zu behaupten, und konstituirte sich zu einem Freistaat, dessen ergiebige Hülfsquellen Handel und Schiffahrt wurden. Seine Kaufleute hatten in Palermo, Syrakus, Messina und andern sizilischen Städten zahlreiche Häuser und Warenniederlagen, und wahrscheinlich gingen sie von da nach Afrika über. Im zehnten Jahrhundert begegnet man amalfitaner Schiffen in Alexandrien und Beirut, welche nicht nur für den Transport von Wallfahrern, sondern speziell für den Handel ausgerüstet sind. Auf diesem Weg dürften wieder die ersten Einfuhren europäischer Erzeugnisse zu Wasser nach Asien und Afrika gemacht worden sein. Mit dem griechischen Kaiserthum verkehrte Amalfi über Durazzo, sowie direkt nach Konstantinopel, wo es nebst den Venezianern zuerst Privilegien und Vorrechte besessen zu haben scheint. Die Stadt zählte zur Zeit der Blüthe über 50000 Einwohner, ihr Geld hatte durch ganz Italien und selbst in der Levante vollgültigen Kurs, ihre Marine herrschte auf den Gewässern des Mittelmeers, ihre

Schiffahrtsgesetze fanden allgemeinen Eingang und wurden die Grundlage für das spätere Consolato del mare. Einem Bürger Amalfis, Flavio Gioja schreibt man die Erfindung des Kompasses zu; und wenn man darüber auch nicht im Klaren ist, so gebürt ihm jedenfalls das Verdienst der Verbeßrung und praktischen Anwendung des wichtigen Instruments. Von Amalfi haben Genua und Pisa gelernt. Letztres wurde der Erbe seiner Herrlichkeit und Macht. Bereits von den Normannen 1131 der Freiheit beraubt unterlag Amalfi wenige Jahre darauf einer pisanischen Flotte, die es eroberte und mit schonungslosem Handelsneid plünderte. Die meisten Einwohner wanderten aus, der Hafen versandete, und heute zeugen nur noch Ruinen von der wichtigen Bedeutung, die gerade in dem Augenblick aufhörte, wo die Geschichte des italiänischen Handels aus ihrem Dunkel hervortritt und große, glänzende Verhältnisse annimmt.

Die Entstehung Venedigs ist bekannt. Mitten in Meeresfluten boten die Sandinseln der Lagunen den dem Mordbrand Aquilejas entfliehenden Bewohnern eine Freistätte, wohin die wilden Scharen Attilas nicht zu dringen wagten (450 n. Chr.) und hier gründeten sie ein Staatswesen, das zu den ältesten gehört, welche die Weltgeschichte kennt. Rings umgeben von dem Element des Wassers, und diesem allein ihre Freiheit und Unabhängigkeit verdankend, konnten sie nirgends anders als auf ihm den Schauplatz ihrer Thätigkeit suchen. Wo die Meereswoge die Schwelle ihrer Häuser bespülte, wurde Schiffahrt, wo auf dem öden Sandboden der Inseln kaum eine Pflanze keimte, wurde Handel eine Nothwendigkeit der Existenz. Fischfang und Erzeugung von Seesalz waren die ersten Beschäftigungen und bildeten den Grundstein, worauf der Bau rasch vorwärts gedieh. Die Fischereien erzogen eine Pflanzschule trefflicher Matrosen, und lieferten nebst den Salinen dem Handel mit dem Festland Gegenstände dar, welche dieses mit

seinen Produkten, darunter hauptsächlich Holz zum Schiffsbau erwiederte. Die Sicherheit, womit dieser Verkehr geschah, lockte aus weiter Umgebung Kolonisten und Kapitalien herbei und die Inseln bevölkerten und bereicherten sich schnell. Das Bürgerrecht war leicht zu erlangen und gab den Vollgenuß der Rechte eines freien Mannes. Während Italien das Bild allgemeiner Verwüstung zeigte, seine klassische Kultur und die letzten Reste bürgerlicher Freiheit in Trümmer sanken, erscheinen diese Inseln des adriatischen Meeres wie eine Oase inmitten der Wüste. Eine strenge demokratische Verfassung mit der vollziehenden Gewalt von Tribunen verband sie in ein politisches Gemeinwesen, wie solches ihren primitiven Zuständen am besten entsprach und der freien Energie, womit sie ihr Dasein erkämpfen und behaupten mußten, keinerlei Fessel anlegte. Nur so war es möglich, daß sich die wundersame Schöpfung erhielt und konsolidirte. Als die kurze Regierungszeit Theodorichs vorübergehende Hoffnungen erweckte, es sei die Leidenszeit Italiens bereits vorüber und dieses werde sich von seiner Niederlage rasch erholen, stand Venedig bereits fest genug, um der drohenden Konkurrenz Ravennas die Spitze bieten zu können. Hauptstadt des Ostgothenreichs durch die weisen Maßregeln Kassiodors zu einem Handelsemporium bestimmt, und seiner Lage nach ganz wol dazu befähigt, vermochte Ravenna doch nicht den Erwartungen zu entsprechen. Zum Seehandel fehlte ihm vor Allem eine Rhederei und es mußte zu den Schiffen Venedigs Zuflucht nehmen. Diese, welche jetzt die Bedürfnisse eines großen Reichs zu versehen hatten, fingen an ihre Fahrten weiter auszudehnen als zeither und fuhren ohne Zweifel die ganze Länge des adriatischen Meeres durch und außerhalb desselben bis zu den griechischen Küstenplätzen. So entstanden ihre ersten Berührungen mit den Griechen. Sie erweiterten und befestigten sich, als Justinian mit den Ostgothen in Krieg gerieth und durch seine Feldherrn Belisar und Narses deren Reich

zerstörte. Die Venezianer leisteten dabei durch ihre Flotte willige Hülfe, denn als Hauptstadt von ganz Italien hätte Ravenna ihnen mit der Zeit doch gefährlich werden können. Zwar gründeten jetzt die Griechen ihre Herrschaft in Italien und machten Ravenna zu ihrem Sitz, allein nicht allein, daß sie den Venezianern vielfache Handelsvortheile und Privilegien als Erwiederung des geleisteten Beistandes bewilligten, so waren auch die Exarchen schwache Fürsten und die Handelstendenzen Theodorichs lagen ihnen fern. Von den Longobarden hart bedrängt, hatten sie genug für eigne Vertheidigung zu sorgen und strebten mit Eifer nach einem Bündniß mit der Stadt, welche ihnen so manchen Nutzen gewähren konnte, wäre es auch nur, um die Seeverbindung mit Konstantinopel ununterbrochen zu erhalten.

Frühzeitig bildete sich die venezianische Staatskunst aus, durch rücksichtslose Benutzung günstiger Umstände Gewinn und zwar von materiellem Werthe zu machen. Immer deutlicher trat dies hervor, als gegen Ende des siebenten Jahrhunderts sämmtliche Inseln, die bisher jede für sich ihre Tribunen mit gleicher Gewalt hatten, übereinkamen, ein gemeinschaftliches Oberhaupt, einen Dogen zu wählen. Blieb auch die Regierungsform rein republikanisch, so war doch die Einheit gewonnen. Der Gedanke einer maritimen und kommerziellen Herrschaft gelangte mehr und mehr zur Klarheit und wurde Staatsmaxime. Indeß ging die Entwicklung schwer und langsam, erst als mit den Longobarden die Völkerwandrung schloß und in Italien sich feste Verhältnisse konsolidirten, erhielt Venedig ein Handelsgebiet, auf dem es seine Thätigkeit ausbreiten konnte. Klug genug hatte man verstanden, auch Karl dem Großen sich verbindlich zu machen, venezianer Schiffe unterstützten dessen Heer bei der Belagerung Pavias. Darauf anerkannte der Kaiser offiziell die Unabhängigkeit der Republik, und verlieh ihr ein Handelsprivilegium für die italiäni-

schen Lande (802). Diese Unabhängigkeit bestätigte zugleich auch der griechische Kaiser Nizephorus und Venedig wurde so die Gränze zwischen den beiden Reichen des Ostens und Westens, zwischen der Lombardei, welche der fränkischen Monarchie einverleibt wurde und Dalmatien, welches zu Byzanz gehörte. Die gegenseitige Eifersucht garantirte der Stadt ihre Selbständigkeit und den Fortschritt ihrer Vergrößerung, und in kluger Neutralität hielt sie sich von den Streitigkeiten der beiden Großmächte entfernt.

Je mehr die venezianische Seemacht anwuchs, desto schwächer wurde die griechische, besonders seit die Araber auf den Kampfplatz traten. Die byzantinischen Kaiser fanden es bequemer, denselben die italiänische Marine entgegenzustellen und deren Dienstleistungen durch mannichfache und werthvolle Vorrechte, Freiheiten und Monopole zu vergelten, womit sie den Handel und die Schiffahrt der Fremden in ihrem Land auf Kosten der eignen Unterthanen bevorzugten. Ohne Zweifel war es Venedig, welches davon zuerst den Genuß hatte. Worin die Vorrechte und Freiheiten im Einzelnen bestanden, darüber fehlen zwar bis zum zehnten Jahrhundert bestimmte Thatsachen und Urkunden, allein ein Vertrag Venedigs mit Konstantinopel aus dieser Zeit bestätigt die althergebrachten Vorrechte, indem er neue hinzufügt und ein griechischer Schriftsteller *) erklärt ausdrücklich, daß die Venezianer seit Altersher Niederlassungen in Konstantinopel und Rumelien besaßen und große Reichthümer erwarben. Zu welchem andern Zweck, als zum Handel konnten diese Niederlassungen bestehen und auf welche andre Weise waren die großen Reichthümer zu erwerben? Man erinnre sich, was bereits oben in dem betreffenden Ab-

*) Derselbe sagt u. A. auch folgende charakteristische Worte „die Venezianer sind vom Meer geboren, sind Vagabunden wie die Fönizier und von größter Schlauheit.“

schnitt, von der traurigen Finanzpolitik des griechischen Kabinets gesagt wurde. Sie zerstörte durch unsinnige Monopole allen Eigenhandel und Binnenverkehr der Unterthanen, lähmte ihren Unternehmungsgeist und verkaufte die Interessen des Landes an die Fremden. Keine Stadt war geeigneter, von so vieler Gunst der Verhältnisse frühzeitiger Gebrauch zu machen, als Venedig, einmal, weil seine ganze Existenz und Zukunft auf Handel und Schiffahrt beruhten und es durch keinen andern Ehrgeiz von diesem Wege abzubringen war, sodann aber auch, weil es in seiner glücklichen Lage, geschützt vor zerstörenden Unfällen, sich ungestört in den einschlagenden Arbeitsweisen und Beschäftigungen auszubilden und Mittel und Kräfte zu sammeln vermochte. Das Freundschaftsbündniß mit dem griechischen Kaiserthum war der Grundstein der Größe Venedigs und es macht dem Scharfblick seiner ersten Machthaber alle Ehre, daß sie bei kleinen und ungewissen Anfängen die Richtung fanden und sie dann mit Geduld aber mit Konsequenz bis zum Ziel verfolgten. Ohne daher ein bestimmtes Jahr anzugeben, können wir doch das Zeitalter Justinians als dasjenige bezeichnen, von welchem die ersten Handelsverbindungen Venedigs mit Byzanz datiren. Langsam erweitern und vermehren sie sich, bis sie im zehnten Jahrhundert aus dem Dunkel zu bestimmterer Kenntniß hervortreten.

Zu gleicher Zeit zeigt sich die Politik des Freistaats nicht mehr allein auf Gewinn von Handelsvortheilen, sondern auch auf Erobrung von Gebietstheilen bedacht. Es wird ihr zu eng auf den Inseln, von denen Rialto 820 zum bleibenden Sitz des Dogen erwählt wurde, seit welcher Zeit die gesammte Lagunenstadt den gemeinschaftlichen Namen Venezia annahm. Hatten schon die Griechen und Ostgothen versäumt, auf der Adria eine Seemacht sich zu gründen, so konnte es jetzt den Longobarden und Franken noch weniger gelingen. Unter den italiänischen Küstenstaaten

herrschten die Venezianer allein und ausschließend; sie waren sowol nach der Zahl der Schiffe, als auch deren Bauart, Bemannung und Führung weit überlegen. Doch hatten sie, um ihre maritime Hegemonie gegen jedes Attentat zu sichern, noch zwei schwere Kämpfe zu bestehen, den einen mit den Arabern, den andern mit den slavischen Seeräubern an der Küste Dalmatiens. Erstere zogen sich nach und nach von selbst zurück, letztre wurden von dem Dogen Orseolo vernichtet und ihr Raubnest Narenta zerstört. Mit diesen Feinden zugleich schwanden auch die zwei im Handel konkurrirenden Städte Ankona und Commacchio. Sie hatten sich in dem ungleichen Kampf durch eigne Kraft nicht halten können und Venedig unterließ es wol, ihnen irgend welche Hülfe zu leisten. Es waren ihm die Salinen und Fischereien Commacchios von jeher ein Dorn im Auge, und wie viel es selbst von den Sarazenen und Narentinern leiden mußte, es wurde reichlich entschädigt durch den Untergang der Rivalen. Egoistischer hat kaum jemals eine Handelspolitik gehandelt, als die seinige, und sie zeichnet sich um so schärfer hervor, als sie nicht das Gesammtinteresse einer großen Nation, sondern nur das isolirte Interesse einer Kaufmannsstadt vertritt. Das italiänische Vaterland hat von Venedig aus patriotischen Motiven nie Etwas zu erwarten gehabt, im Gegentheil, wie oft ist die Stadt auf Seite seiner Feinde gestanden, wie fremd sind ihr die Opfer geblieben, welche die lombardischen und toskanischen Städte für eine nationale Unabhängigkeit zu bringen wußten? Freilich kann man sagen, es wäre Venedig dann auch nicht das geworden, was es wurde und die Zersplittrung und Erfolglosigkeit, welche die italiänischen Einheitsbestrebungen von jeher karakterisiren, rechtfertigen gewissermaßen die Trennung, worin es sich erhielt.

Wie erbitterte Feinde zu Zeiten Sarazenen und Italiäner waren, die kaufmännische Gewinnsucht siegte doch über alle reli-

giösen Skrupel und politischen Verbote. Nicht allein, daß in den zwei ersten Jahrhunderten der arabischen Epoche eine fanatische Kriegführung den friedlichen Verkehr unterbrach, so hatten auch die meisten christlichen Regierungen, zumal die griechische, jede Verbindung mit den Ungläubigen streng untersagt. Venedig, dem an dem guten Einvernehmen mit Konstantinopel viel gelegen war, hatte sich diesen Vorschriften unterworfen. Indeß man drückte die Augen zu und ließ gewähren, Stürme und widrige Winde mußten das Einlaufen der Schiffe in syrische und egyptische Häfen als unvermeidlich entschuldigen und ihre verbotnen Ladungen wußte man dann schon auf gute Weise einzuschmuggeln. Bei einer dieser Expeditionen (828) war es, daß der Leichnam des h. Markus von Alexandrien nach Venedig überbracht und der Evangelist zum Schutzpatron der Republik ausgerufen wurde. Daß die unerlaubten Verbindungen fortdauerten und zunahmen, ersehen wir aus den ernsten Reklamationen, welche der griechische Kaiser Basilius um die Mitte des zehnten Jahrhunderts an den Dogen richtete. Darin werden die Venezianer beschuldigt, nicht allein daß sie von den Ungläubigen Waren kauften, sondern auch daß sie denselben Waffen, Schiffsbauholz und Sklaven zuführten. Die Signoria beeilte sich, das alte Verbot zu verschärfen, allein die Uebertretungen werden darum nicht aufgehört haben, wenn sie auch vorsichtiger geschahen.

Einzelne Seestationen und Häfen zur Sicherung ihrer Schiffahrt und Vermittlung des Handels mit dem Binnenland scheinen die Venezianer schon frühzeitig im adriatischen Meer besessen zu haben. Allein größre Erwerbungen von Landgebiet machten sie erst zu Ende des zehnten Jahrhunderts unter der glücklichen Regierung des Dogen Orseolo II. Kräftig entwickelt aus den Kinderjahren beginnt mit ihm das Jünglingsalter der Republik. Er faßte zunächst durch Vertrag Fuß auf dem benachbarten Festland

bis in die Gegend von Treviso. Von größerer Bedeutung wurde der Besitz der Küste Dalmatiens, wozu er durch das Recht des Schwerdtes und der Erobrung gelangte. Das griechische Kaiserthum, dem diese Küsten nebst ihren Inseln gehörten, übte über sie nur einen Schatten von Herrschaft und hatte, da es außer Stand war, so ferne Provinzen zu beschützen, sie ihrem Schicksal überlassen. Von den Seeräubern der Narenta angegriffen, flehten sie Venedig um Hülfe an. Diese wurde ihnen auch in einer mehr als erwünschten Weise. Denn der Helfer machte sich zum Herrn und Gebieter und das ganze Littorale vom Meerbusen des Quarner bis zu der Gränze Albaniens, beugte sich bald unter die Hoheit des geflügelten Löwen (997).*) Nicht minder stand Istrien unter seiner Schutzherrlichkeit. Für den Handel waren diese

*) Längs der dalmatischen Küste entging nur der slavische Freistaat Ragusa dem gierigen Griff des geflügelten Löwen. Gegründet unter dem Namen Epidaurus (589 v. Chr.), von einer aus dem Peloponnes gekommenen griechischen Kolonie wurde die Stadt im 7. Jahrhundert von den Slaven und Sarazenen erobert und zerstört. Die Bewohner flüchteten und erbauten einige Stunden von der alten Stätte entfernt das heutige Ragusa. Bei der von Natur festen Läge des neuen Ortes suchten daselbst während der damaligen Kriege in der Umgegend viele Flüchtlinge ein Unterkommen, in Folge davon die Stadt bald so zunahm, daß sie der Macht Venedigs zu widerstehen vermochte und ihre Flagge die einzige war, welche sich neben St. Markus auf dem adriatischen Meere durfte blicken lassen. Um sich dauernd und zuverlässig gegen die Erobrungssucht der überlegnen Rivalin zu sichern, begab sich Ragusa unter die Schutzherrlichkeit der Türken, welche sich seit 1460 der angränzenden Hinterländer Herzegowina, Bosnien und Albanien bemächtigt hatten. Es zahlte einen Tribut von 5 bis 10000 Dukaten, genoß aber dafür nicht nur den versprochnen Schutz, sondern auch verschiedne andre Gunstbezeugungen in Bezug auf Handel und Schiffahrt in den türkischen Ländern, welche die Italiäner dort verloren hatten. Dies erregte den Neid Venedigs, so daß es mehremale darnach trachtete, der nahen Konkurrenz ein Ende zu machen. Allein die Pforte ließ ihren Schützling nicht fallen und im Frieden von Passarowitz (1718) wurde die Gränze so bestimmt, daß die Stadt ganz von türkischem Gebiet umgeben, gar nicht mehr mit venezianischem Territorium zusammenhing. Die Verfassung Ragusas war eine aristokratische Republik und der venezianischen vielfach nachgebildet. Für die westliche Hälfte der

Erobrungen von der größten Bedeutung. Zunächst verschafften sie Zugang in das Donaugebiet und dessen produktenreiche Provinzen, es organisirte sich ein Landverkehr von der Adria bis zu den Ufern des schwarzen Meeres und den russischen Völkern früher, als über die Alpen mit Deutschland. Jetzt, wo die Venezianer die Schlüssel zu der Kornkammer Ungarns und des Banats besaßen, brauchten sie eine Getreidesperre nicht mehr zu fürchten, eine regelmäßige und genügende Versorgung der Stadt war gesichert. Dalmatien damals bei Weitem besser angebaut, als dermalen, lieferte nicht nur Wein, Oel und Obst, sondern auch vortreffliche Erzeugnisse der Viehzucht. Die Gebirge von Istrien waren mit herrlicher Waldung bedeckt. Die Regierung erkannte den großen Schatz, welcher darin ruhte und sorgte durch weise Gesetze für eine geordnete Forstkultur. Auf den dalmatiner Inseln waren die Werften der venezianer Marine, und ihre in den Fischereien ausgebildeten Bewohner gaben eine unvergleichliche Pflanzschule von Matrosen. Jetzt erst erhob sich ihre Seemacht zu ganzer Größe und Ausbildung. Außerordentlichen Gewinn brachten die neuen Länder durch ihre Ausbeute an Salz. Schon oben haben wir die-

Halbinsel des Balkan vermittelte Ragusa seewärts die Ein- und Ausfuhr. Die Hauptbeschäftigungen waren indeß Frachtfuhren und darin finden wir seine Schiffe über das ganze Mittelmeer und selbst jenseits der Meerenge von Gibraltar verbreitet. Die Seetüchtigkeit der Ragusaner hatte einen weiten Ruf und bei verschiednen Seekriegen wurden sie von jeder Partei eifrig und für vieles Geld gesucht. Karl V. verstärkte bei der Unternehmung gegen Tunis (1535) seine Flotte durch ragusanische Schiffe. Auf diese Weise und durch den blühenden Schiffsbau bereicherte sich der Staat außerordentlich. Seine glänzendste Zeit fällt in das Ende des fünfzehnten sowie des vergangnen Jahrhunderts, wo während der Kriege mit Frankreich die ragusanische Flagge die einzige neutrale im Mittelmeer war und ihr daher die ganze Handelsschiffahrt zufiel. Allein damit war es plötzlich aus, als die Franzosen 1806 Dalmatien besetzten, und die Republik Ragusa zu existiren aufhörte. Die Engländer und Russen nahmen jetzt alle Schiffe weg, und die mit ihrem ganzen Vermögen bei der Rhederei betheiligten Bewohner sanken in tiefe Verarmung.

ses Produkts als eines der frühesten Handelsartikel gedacht, der theils auf den Lagunen gewonnen, theils von auswärts geholt wurde. In Istrien und Dalmatien finden die Venezianer bereits seit Alters her eingerichtete Salinen, und es läßt sich denken, daß sie denselben die größte Sorgfalt und Pflege angedeihen ließen. Das Salz ist ein wichtiges Moment in ihrer Handelsgeschichte, sie übten dessen Verkauf beinahe als Monopol aus, wenigstens besaßen sie ein solches lange Zeit für ganz Ungarn, Kroatien und das östliche Deutschland. Die Kroniken erzählen von 40000 Pferden, welche während des Jahres aus diesen Ländern nach Istrien kamen, um Salz zu laden. Zur See war die Ausfuhr noch größer, zumal seitdem aus Furcht, es könne die Provinz zu reich und eine Lockspeise mächtiger Nachbarn werden, die Salzausfuhr zu Land mit einer schweren Steuer belegt worden war. Dem Schiffer fehlte es nie an Ladung und den Ladungen nie an der Gelegenheit des Absatzes. Wir finden venezianer Salz in den meisten Häfen der Levante und die dem öffentlichen Schatz aus diesem Handel zufließenden Erträgnisse waren einer der höchsten Posten des Staatshaushaltes.

Man hätte vermuthen sollen, daß diese Erobrungen, welche doch auf Kosten der griechischen Souveränitätsrechte geschahen, die Venezianer mit Konstantinopel veruneinigen würden. Allein die eigenthümlichen Verhältnisse glichen jede Differenz schon im Keime aus. Auf den nordwestlichen Gränzen von den Ungarn und Bulgaren bedrängt, zogen die griechischen Kaiser es vor, daß jene Küstenländer, deren Behauptung ihnen doch nicht möglich war, den Venezianern zufielen. Diese thaten ihrerseits Alles, um das gute Einvernehmen zu erhalten und die Vermehrung ihrer Macht sollte nur dazu dienen, auch ihre Hülfe bereitwilliger und umfassender zu leisten. Byzanz war derselben ohnedies gar bald wieder bedürftig. Die Normannen hatten in Unteritalien gelandet und bedroh-

ten von da aus die griechischen Küsten, vornemlich Durazzo. Längere Kämpfe folgten, bei denen nach abwechselndem Glück die venezianische Flotte so weit den Ausschlag gab, daß sie durch Besiegung Robert Guiskards (1081) wenigstens Griechenland von den Einfällen der Normannen auf immer befreite. Der dankbare Kaiser Alexius bestätigte der Republik feierlich den Besitz von Dalmatien und Kroatien und eine Vermehrung ihrer Handelsfreiheiten im Reich war die weitere Folge seiner Erkenntlichkeit.

Wir sind jetzt angelangt an dem entscheidenden Zeitpunkt der Kreuzzüge. Alles was von ihren Einflüssen und Folgen bereits mehrfach gesagt worden, trifft an erster Stelle Italien. Während die übrigen Völker Europas von Beweggründen frommer Begeisterung und abenteuerlicher Kriegslust getrieben wurden, waren es die italiänischen Städte allein, welche dabei Interessen des Handels entdeckten und verfolgten. Die Größe und Macht, der Reichthum und die Bildung des Landes knüpften sich unmittelbar daran und nicht nur ist es Venedig, das daran Antheil nimmt, sondern es sind auch auf der andern Seite der appeninischen Halbinsel einige Staaten entstanden, deren Geschichte wir bis zu diesem Zeitpunkt noch nachzuholen verpflichtet sind.

Von Amalfi war schon die Rede, es hörte zu früh auf, um hier weiter in Betracht zu kommen. Genua, bereits als Handelsstadt der alten Ligurer bekannt, theilte nach dem Untergang Roms die wechselnden Geschicke und Fremdherrschaften des Landes, bis es ihm inmitten der Unruhen zwischen den deutschen Kaisern, Berengar und andern Prätendenten auf die Krone Italiens gelang, sich als einen unabhängigen Freistaat zu konstituiren (958).

Die Lage am Fuß eines kahlen Gebirges ohne Flußverbindung mit dem Binnenland, und an einem Meer, das nicht einmal Fische in großer Menge gewährt, wies die Stadt fortwährend auf einen Seeverkehr, wozu ihm Natur und Kunst einen weiten, bequemen und sichern Hafen verliehen hatten. Ihre Schiffe und Seeleute genossen von Alters her bewährten Ruf und Handel und Schiffahrt müssen daher zu allen Zeiten die Hauptbeschäftigung ihrer Bewohner gewesen sein. Selbst während der barbarischen Völkerstürme werden sie nie ganz untergegangen sein, und wenn wir auch aus dieser Periode so gut wie Nichts wissen, so sehen wir doch, als die Araber ihre Einfälle beginnen, Genueser zahlreich unter der Flotte vertreten, welche dagegen allein Widerstand zu leisten vermochte. In diesen Kämpfen stärkten und übten sie ihre Marine und gingen zuletzt als Sieger hervor. In Verbindung mit den Pisanern entrissen sie den Sarazenen Sardinien. Zu Anfang des elften Jahrhunderts war die Halbinsel vollständig von den Ungläubigen gereinigt, und man konnte es sogar wagen sie auf eignem Grund und Boden anzugreifen; Genua und Pisa machten im J. 1087 einen gemeinschaftlichen Streifzug nach Tunis.

Noch früher als Genua kam Pisa zu Unabhängigkeit, Macht und Ansehen. Vom 10. bis 12. Jahrhundert war es der Hauptplatz des italiänischen Handels, hatte vielbesuchte Messen und seine Lage an einem schiffbaren Fluß erleichterte gar sehr die binnenländische Kommunikation. Es soll in seiner Blüthe gegen 200000 Einwohner gezählt haben. Zur See thaten sich die Pisaner mit den größten Ehren hervor. Die gemeinsame Gefahr vereinigte sie Anfangs mit den Genuesern gegen die Sarazenen, doch eroberten sie für sich unter Anderen Korsika und die balearischen Inseln, woher sie ihre Marine mit den vortrefflichsten Matrosen rekrutirten. Kaiser Otto II. machte 980 seinen Feldzug nach Unteritalien auf pisaner Schiffen und Friedrich Rothbart nannte

die Stadt die Krone Toskanas. Ihr auswärtiger Handel ging vornemlich nach Sizilien, wo sie in Palermo begünstigt war, dann, so weit es die Feindseligkeiten zuließen, nach den arabischen Staaten Nordafrikas, zuletzt auch nach dem griechischen Kaiserthum und mit Konstantinopel, wo sie neben den Venezianern und Amalfitanern konkurrirte, Niederlassungsrecht und andre Handelsvortheile genoß. Erst später folgten die Genueser nach. Was Pisa vor allem auszeichnete, war die liberale Handelspolitik, womit es seinen Hafen und Markt den Völkern öffnete und sich durch die freie Bewegung von dem engherzigen Monopolsystem der Schwesterrepubliken unterschied. Zu dem ersten Kreuzzug konnte die Stadt nicht nur durch ihre Flotte am Seetransport der Truppen sich betheiligen, sondern auch eine Expedition aus eignen Kräften ausrüsten. Als die nächste Gefahr der Sarazenen vorüber war, wendete sich das freundschaftliche Bündniß mit Genua bald in bittern Haß und unversöhnliche Feindschaft. Man stritt um den Besitz von Korsika und Sardinien in blutigen Fehden und der kleinste Nutzen, den ein Theil irgendwo zu erwerben wußte, wurde von dem andern mit dem argwöhnischen Auge des Neides und der Mißgunst betrachtet. Wer bei diesen Händeln am meisten gewann, war Venedig, das alleinherrschend im adriatischen Meer seine Landsleute auf der andern Küste der Halbinsel mit Freuden sich gegenseitig schaden und beeinträchtigen sah. Von dem Verkehr nach dem Westen und Nordwesten damals allerdings noch ganz ausgeschlossen, hatte es dagegen den Landhandel mit dem Osten und Nordosten in unbestrittnem Besitz und nur in Konstantinopel und der Levante mußte es mit den verhaßten Rivalen theilen. Denn wie sehr auch die griechischen Kaiser die Republik des St. Markus begünstigten, der Beistand der andern italiänischen Seemächte kam ihnen darum nicht minder willkommen und sie vergalten denselben durch eine ähnliche Bewilligung kommerzieller

Freiheiten und Vorrechte. Daher der offne Kampf, in welchen die von den Italiänern bewohnten Quartiere Konstantinopels nicht selten gegen einander ausbrachen. Zuletzt blieb die Treulosigkeit des byzantiner Kabinets sich immer gleich und erlaubte auf die Dauer keine aufrichtige Politik.

In demselben Maße, als seit den Kreuzzügen der Handel der italiänischen Städte zunimmt, in demselben Maße nimmt auch der Kampf unter ihnen zu um die kommerzielle Hegemonie. Sie begegnen sich feindlich auf einem Schauplatz, wo jede die andre ausschließen, und die reichen Quellen des orientalischen Marktes für sich allein benutzen will. Statt zu bedenken, daß bei einer friedlichen Einigung für alle Raum und Gewinn sein würde, verfolgen und schaden sie einander in blindem Haß und blassem Neide und die Geschichte ihres Handels ist zum Theil eine Geschichte ihrer Bürgerkriege.

Ehe wir auf das Einzelne derselben eingehen, sei es vergönnt, einen Blick auf die Zustände des italiänischen Binnenlandes zu werfen. Was die Hafenstädte auch für materielle Kultur leisteten, es mußte dort fruchtbaren Boden finden und Wurzel treiben, wenn es als allgemeine Errungenschaft sich über Europa verbreiten sollte. Freilich hatten die Barbaren kaum ein andres Land schlimmer verheert, als gerade Italien, aber siehe, ein Phönix stieg aus der Brandstätte der alten Welt der Genius der Menschheit wieder hervor. Ein armseliger schwacher Rest freier städtischer Verfassungen oder wenigstens Tradition, Titel, Namen davon, hatte sich in den Städten der römischen Herrschaft aus jenen bessern Zeiten erhalten. Es ist bekannt, daß die Barbaren die Provinzialen zum großen Theil bei ihren alten Rechtsgewohnheiten ließen. Nachdem die ersten Stürme vorüber, die eingedrungnen Fremdlinge als Herren anerkannt und die Dienste und Abgaben bewilligt waren, welche sie von den Besiegten forderten,

so sammelte sich Manches wieder aus der Vergangenheit. Darunter waren gewiß auch Erinnerungen der alten freien Munizipalverfassung, insofern sie das Interesse des neuen Herrn nicht durchkreuzte. Zuerst drückten sie sich in Formen und Benennungen aus und wir finden bereits im siebenten Jahrhundert Konsuln und Prokonsuln als Namen für städtische Behörden. Als die Deutschen über die Alpen stiegen und ihrem Kaiser die römische Krone auf das Haupt setzten, entstanden darüber die langwierigsten Kämpfe. Die geistliche Macht erhob sich gegen die weltliche, die nationale Unabhängigkeit gegen die Fremdherrschaft. Italien spaltete sich in jene unversöhnlichen Parteien, die bis heute seine Einigung unmöglich machten. Wo das allgemeine Interesse zerrissen war, konnte doch der Einzelne sich um so mehr geltend machen, als er wußte, daß er da oder dorthin ein willkommner Bundesgenosse sein werde. Die deutschen Kaiser selbst begünstigten Anfangs diese Unabhängigkeitserklärungen einzelner Städte. So befreiten sich Genua, Pisa, Amalfi und ihnen folgten nach und nach die Städte Oberitaliens. Die steigende Bevölkerung und Wolhabenheit, welche ihnen zum guten Theil von den Seeplätzen zukam, vermehrte ihre Mittel und lernte sie in einer Zeit der Anarchie und des Drucks die Kräfte der Einheit und Freiheit fühlen. Mit Beginn der Kreuzzüge waren diese republikanischen Städtewesen bereits so weit organisirt, daß sie in der politischen Lage Italiens ein entscheidendes Element abgeben. Ihrer bürgerlichen Intelligenz und Thätigkeit fließen die nächsten Vortheile des morgenländischen Verkehres zu. Mit der vermehrten Wolhabenheit wird auch der Wunsch nach größrer Macht und Unabhängigkeit rege. Die geistlichen und weltlichen Großen innerhalb oder an der Gränze dieser Städte werden theils mit Gewalt unterjocht, theils entlocken ihnen unbemerkt die städtischen Privilegien ihre Macht. Um die Früchte städtischer Industrie zu genießen, müssen sie sich schätzbarer Vor-

rechte begeben, ihre hörigen Leute entziehen sich dem Lehnsverband, um zu den neuen Freiheiten zugelassen zu werden. Der Landadel selbst zieht allmälig in die Städte und tritt in den Kreis bürgerlicher Beschäftigungen, im gewaltigen Sturm demokratischen Uebermuths verlieren die Bischöfe ihre Rechte, die kaiserlichen Vögte ihre Hoheit in den Städten.

Zu welcher Macht diese italiänischen Gemeinden um die Mitte des zwölften Jahrhunderts gelangt waren, lehrt uns der gewaltige Kriegszug, den Kaiser Friedrich I. gegen sie unternahm. Wenn er auch da und dort siegte und diese und jene Stadt der Verwüstung Preis gab, er konnte die unerschöpflichen Hülfsquellen freien Bürgersinnes und aufopfernden Muthes nicht versiegen, im Kampf mit Venedig, das sich der vereinigten Sache des Papstes und der Städte angeschlossen, wurde seine Flotte bei Pirano 1177 geschlagen*) und so sah er sich zuletzt genöthigt in dem Kostnitzer Frieden (1183) die politische Unabhängigkeit der Kommunen anzuerkennen. Daß die innere Verfassung derselben tiefe Gebrechen an sich trug, daß es leichter war, sich eines Herrn zu entledigen, als ordnungsvolle Freiheit in den eignen Mauern einzuführen, wer könnte es läugnen. Dennoch hielt sich in den Städten ein Geist lebendig, der zu kühnen Unternehmungen in Handel und Schiffahrt einlud, den Gewerben, Wissenschaften und Künsten gleich zuträglich war. Selbst die Demagogen, welche sich allmälig zu unumschränkten Gewaltherrschern aufwarfen, ohne den Namen davon zu tragen, unterdrückten diesen Geist nicht, vielmehr erheischte ihr Interesse, ihn zu fördern, wenn schon aus andern Zwecken, als dem des Gemeinwols. Venedig, Genua und Pisa beuteten die Kreuzzüge zu ihrem Vortheil aus, die Eroberungen

*) Als Feier dieses Siegs wurde die bekannte Ceremonie der Vermählung des Dogen mit dem Meere eingeführt.

der Venezianer im Peloponnes und auf den Inseln des Archipels, die Ansiedlungen der Genueser im schwarzen Meer, beider Verkehr an den egyptischen und syrischen Küsten mit Indien, ihre siegreichen Flotten, womit sie Jahrhunderte lang den Welthandel in Besitz nahmen, der Gewerb- und Kunstfleiß der Binnenstädte, der reiche Anbau des Bodens — Alles dies im Vereine bot trotz innerer Stürme doch ein Leben und eine Lebenskraft nach Außen, welche, solange diese Quellen nicht vertrockneten und der freie Bürgergeist nicht starb, Italien zum wolhabendsten und kultivirtesten Land Europas erhoben. Ihm verdankt dieses die Vermittlung seiner neuen Kultur, geistigen, wie materiellen und weder ein Bund oberdeutscher Städte, noch eine Hansa wäre ohne den Vorgang der Italiäner wahrscheinlich gewesen. Und wenn wir hier auch der Geschichte der drei großen Seestädte der Halbinsel unsre besondre Aufmerksamkeit zuwenden, so würde ihr doch ohne die zusammenwirkende Kraft des Ganzen der schönste Abschluß fehlen.

Die erste Bedingung für den Erfolg der Kreuzzüge, nämlich an den Ort ihrer Bestimmung zu gelangen, verwies sie nothwendig auf die italiänischen Seestädte. Kein andrer europäischer Staat, wie viel er sonst auch Macht besaß, wäre damals im Stand gewesen, die nöthige Anzahl von Transportmitteln zu liefern, um die Heere nach Konstantinopel und den Küsten Kleinasiens und Syriens überzuschiffen, oder sie mit Proviant und allen den Kriegsbedürfnissen zu versehn, welche zu Erobrung eines so entfernten Landes nöthig waren. Bei den meisten Expeditionen begleiteten die Venezianer, Genueser und Pisaner mit der Flotte das zu Land operirende Heer, und bereicherten sich durch die Lieferungen, welche sie allein in Händen hatten und welche von jeher

eine der ergiebigsten Quellen des Gewinnes gewesen sind. Es geschah mit der interessirten Aufmerksamkeit von Kaufleuten, daß die Italiäner ihre Hülfe leisteten. Sobald sie es bei der Uebergabe eines Platzes für räthlich fanden, eine Niederlassung einzurichten, erlangten sie von den Kreuzfahrern die werthvollsten Vorrechte, Handelsfreiheit, Ermäßigung, wo nicht die Aufhebung aller Abgaben auf Aus- und Einfuhr, das Eigenthum ganzer Vorstädte und Straßen und das Privilegium eigner Gerichtsbarkeit über Landsleute und Schutzergebne. In Folge so vieler Vortheile ist während des Fortgangs der Kreuzzüge das außerordentlichste Wachsthum von Wolstand und Reichthum in allen Handelsstaaten Italiens wahrzunehmen. Jeder dem Handel günstige Hafen wurde von ihren Kaufleuten in Beschlag genommen, die nachdem sie einmal den Levanteverkehr man kann sagen, monopolisirt hatten, mit Eifer bedacht waren, die Mittel seines Absatzes auszudehnen und zu vermehren und daher den Geschmack an morgenländischen Produkten über ganz Europa zu verbreiten. Wie sie auch sonst sich anfeindeten und zu beeinträchtigen suchten, über Feststellung der hohen Preise, um welche sie ihre Produkte verkauften, scheinen sie in rührendem Einverständniß gewesen zu sein, und wol sind zu keiner Epoche des Handels verhältnißmäßig größere Gewinne realisirt worden, als damals.

Bereits zu Anfang des zwölften Jahrhunderts begegnen wir in den Hauptorten des christlichen Königreichs von Jerusalem italiänischen Ansiedlungen, desgleichen in Syrien. Daselbst genossen vor allen die Pisaner, welche sich bei dem zweiten Kreuzzug zu Land und Wasser auch an der Kriegführung betheiligt hatten, große Vorrechte. Joppe, Akre, Tripoli, Laodicea, Antiochia waren vorzugsweise in ihren Händen und in Tyrus bestand eine religiöse Gewerbe- und Handelsgesellschaft, societas humiliorum, die bedeutende Geschäfte, unter andern in Wollenweberei machte.

Syrien stand aus der Araberzeit her noch in gewisser Blüthe, die Industrie von Damaskus und Aleppo genoß verdienten Rufes und die Verbindungen mit Mesopotamien boten dem Handel, wenigstens bis zur Türkenherrschaft, ein ausgiebiges Feld der Thätigkeit. Die Eifersucht der Venezianer und Genueser gestattete den Pisanern keinen dauernden Besitz, das wechselvolle Glück offner und geheimer Kämpfe brachte bald diesen bald jenen Rivalen in die Höhe. Doch mußten alle in der Entfaltung ihrer Seemacht das Außerordentlichste leisten. Wenn vorher nur einzelne Schiffe den Handel mit dem Morgenland unterhielten, so kamen jetzt ganze Flotten; wenn früher nur wenige Häfen zugänglich waren, so standen jetzt alle Seeplätze des byzantinischen Kaiserthums und der christlichen Erobrungen in Syrien unbeschränkt offen. Auch erschienen die Italiäner hier nicht mehr mit schüchternen Bitten, sondern mit dem Selbstbewußtsein eigner Kraft, und was sie sonst als Gnade annahmen, forderten sie jetzt als ein Recht. Sie wußten wol, daß ihre Hülfe unentbehrlich war und ließen sie sich darum theuer zahlen.

Die griechischen Kaiser hatten dazu beigetragen, die Kreuzzüge zu veranlassen, aber sie bereuten es bald. Sie hatten gehofft, damit ein Mittel zu finden, ihre morsche Herrschaft wieder aufzurichten und verlorne Provinzen zurückzuerobern, und jetzt zeigte es sich, daß sie selbst das Opfer werden und ihren eignen Fall beschleunigen sollten. Wir haben gesehen, wie sie zunächst das Bündniß der italiänischen Städte suchten und ohne zu bedenken, daß ein kommerzielles Uebergewicht mit der Zeit auch ein politisches nach sich ziehe, sie mit werthvollen Handelsvorrechten in ihrem Reich ausstatteten. Bei Beginn der Kreuzzüge herrschte Venedig in Konstantinopel sowie in andern Städten Rumeliens unbedingt vor. Seine Handelsloge in der Vorstadt Pera war die größte, sie zählte gegen 10000 Bewohner, und fühlte sich so ge-

waltig, daß sie nicht selten der Regierung trotzte. Doch hatte sich, wie wir gesehen, die Republik des St. Markus bis dahin mit dem byzantinischen Hof im Ganzen immer in bestem Einverständniß erhalten, wo sie konnte, dessen Interessen vertreten und sich auf alle Weise angenehm zu machen bemüht. Mit einem Mal trat hierin ein entschiedner Wechsel ein. Wenn es im Allgemeinen die feine Politik des venezianer Kabinets gerathner fand, sich einer neuen Sonne zuzuwenden und bei veränderter Sachlage im engsten Anschluß an die römisch-katholische und lateinische Partei ihre Vortheile zu verfolgen, so gab andrerseits das perfide und willkürliche Benehmen des Kaisers Manuel im J. 1172 doch den unmittelbaren Anlaß zum Bruch. Weil die Venezianer ihm in seinem Streit mit dem König Wilhelm von Sizilien Hülfe versagten, ließ er alle ihre Schiffe mit den Ladungen, so wie sonstiges Gut und Hab, was sie im Lande besaßen, konfiszjiren; auch wurden viele verhaftet. Dies war ein harter Schlag. Spät erst nach vielen Jahren erhielten die Gefangnen ihre Freiheit zurück, die versprochne Entschädigung von anderthalb Millionen Zechinen indeß wurde nie geleistet.

Diesen Schimpf und Schaden zu rächen, bot sich bald die günstige Gelegenheit. Als der fünfte Kreuzzug (1201) unternommen wurde, besorgte Venedig nicht nur die Ueberfahrt des ganzen Heeres, sondern stellte auch selbst unter Befehl des Dogen Dandolo eine wolbemannte Kriegsflotte. Die Folgen sind bekannt. Konstantinopel wurde erobert, das byzantinische Kaiserthum aufgelöst und an seine Stelle ein lateinisches, unter Balduin von Flandern errichtet (1203). Durch dieses Ereigniß gewann Venedig den entschiednen Vorrang im Levantehandel, bei welchem Pisa und Genua bereits ernsthaft konkurrirten, zurück. Es trug bei der Beute den Löwentheil als Siegespreis davon. Während der ganzen Unternehmung sein Augenmerk auf Handels-

gewinn richtend konnte es dasselbe um so leichter verfolgen und erreichen, als es bei den Verhandlungen nur mit Soldaten zu thun hatte, denen der Gedanke an eine andre Macht und Größe als durch das Schwerdt ferne lag. Die Venezianer erhielten von der Beute gerade den werthvollsten Beitrag, der sich in ihren Händen noch um das Doppelte steigerte, ganz Pera, den Peloponnes (Morea), damals der Sitz blühender Industrie und viele der fruchtbarsten und best angebauten Inseln des Archipels, welche sich vom Bosporus bis zum adriatischen Meer erstreckten und für sie eine Kette der wichtigsten, sowol strategischen, als kommerziellen Stationen wurden. Einen so großen Zuwachs von Gebiet politisch zu behaupten, war keine ganz leichte Sache für eine Stadt, die damals nur eine sehr geringe Landmacht hatte. Sie nahm daher ein der Situation entsprechendes Kolonialsystem an, indem sie die Besitzungen auf dem Festland verbündeten griechischen Fürsten zu Lehn gab, in der Hauptstadt und auf den Inseln dagegen Kolonien venezianischer Bürger anlegte. Diese wurden ganz nach dem Vorbild des Mutterstaates auf republikanischen Fuß eingerichtet, und zahlreiche Geschwader sicherten ihre Integrität gegen äußere Feinde, vornemlich gegen die Angriffe der Genueser.

Um gleiche Zeit, als die Venezianer in Konstantinopel herrschten, waren sie bedacht, das bisher der Willkür und der Gewalt Preis gegebene Seerecht auf feste Rechtsnormen zu begründen. Im J. 1255 wurde von ihnen zu diesem Behuf in der Sofienkirche eine Versammlung gehalten und eine kurz zuvor in Katalonien veranstaltete Sammlung der auf die Schiffahrt sich beziehenden Gebräuche, in Berathung gezogen und als rechtsverbindlich anerkannt. Bald darauf erklärten auch die Pisaner, Genueser und andre seefahrende Staaten ihren Beitritt, so daß die Sammlung in allen Häfen des Mittelmeeres zu Geltung und Annahme ge-

langte. Dieses unter dem Namen „consolato del mare“ berühmte Seerecht erkannte zwar noch keine neutrale Flagge und war überhaupt von den liberalen Grundsätzen, die das neuere Europa fordert, noch weit entfernt, aber die genauen und festen Bestimmungen, die es an die Stelle der seitherigen Unsicherheit setzte, machten es dennoch zu einer großen Wolthat des Seehandels.

Von dem Handel Konstantinopels waren es besonders zwei Zweige, welche die Venezianer an sich rissen, der Seidenhandel und der Handel mit Indien. Auf den meisten der von ihnen besetzten Inseln fanden sie die Seidenmanufaktur in Flor und Konstantinopel war der Hauptmarkt dafür. Sie gaben jetzt dieser werthvollen Industrie nicht nur eine größere Ausdehnung, sondern führten den Seidenbau auch nach Italien über. Die ebenso von der Privatspekulation getroffnen Maßregeln, als die öffentlichen Einrichtungen dafür sahen sich mit solchem Erfolg gekrönt, daß die Seidenfabriken Venedigs bald mit den griechischen und sizilischen konkurrirten und dazu beitrugen, die Republik zu bereichern und ihre Handelssphäre zu erweitern. Von ihren Niederlassungen am schwarzen Meer und der durch das Kirchenverbot verursachten Wiederherstellung des alten Handelsweges nach Indien über das kaspische Meer und die Bucharei ist ausführlich in dem Abschnitt über die Byzantiner gehandelt worden.

An den gleichen Ort dürfen wir die Geschichte Genuas verweisen, soweit dasselbe auf dem nämlichen Schauplatz die Nachfolgerin Venedigs wurde. Der kaufmännische Geist, womit auch die ligurische Republik die Kreuzzüge ergriff, wurde geschärft und erhöht durch den unversöhnlichen Haß und Neid gegen die Nebenbulerin. Heftige Fehden entbrannten zwischen beiden, die Genueser erlangten wol einige Konzessionen für den Handel im schwarzen Meer, allein sie blieben doch immer zurückgestellt und unterge-

ordnet. Da faßten sie den Plan, ihre ganzen Kräfte dranzusetzen, das ohnedies auf schwachen Füßen ruhende lateinische Kaiserthum umzustoßen und die griechische Dynastie auf ihren Thron zurückzuführen. Beides gelang mit Geschick und Glück. Michael VIII. zog 1261 in Konstantinopel ein, vertrieb und verfolgte die Venezianer und setzte seine Retter und Helfer in den vollständigen, ja noch erweiterten Besitz aller in der Hauptstadt und an den Küsten des schwarzen Meeres von jenen innegehabten Rechte und Freiheiten.

In Folge der Kontrerevolution wurde jetzt Genua die herrschende Handelsmacht in Europa und wenn der Unternehmungsgeist und der unerschrockene Muth seiner Bürger zu Haus unter Leitung einer weisen Politik gestanden hätte, die Stadt würde diesen Rang länger behauptet haben. Allein es gab kaum einen entschiednern Gegensatz als zwischen der innern Verwaltung der beiden rivalisirenden Staaten. Während in Venedig die Regierung ein festes System in konsequenter Folge ausdrückte, war sie in Genua unsicher, schwankend, bald zu dieser, bald zu jener Neuerung geneigt, voll steten Wechsel, die eine genoß eine fortwährende Ruhe, die andre sah sich allen Umtrieben und Stürmen der Parteien ausgesetzt. Der Zuwachs von Reichthum, welcher durch die Bemühungen des Handels nach Genua floß, konnte die Mängel seiner politischen Verfassung nicht aufwiegen und selbst in seinem glücklichsten Zustand offenbaren sich die Symptome der Abnahme und des Verderbens.

Hatten die Genueser mit den schismatischen Griechen ein Bündniß geschlossen, so trieben Gewinnsucht und Eigennutz die Venezianer noch einen Schritt weiter zum Bündniß mit den Ungläubigen. Um sich für die Zurücksetzung in Konstantinopel und auf dem schwarzen Meer zu entschädigen, warfen sie ihre Blicke nach den alten Stapelplätzen des Levantehandels. Von diesen

war Alexandrien durch seine unübertreffliche Lage noch immer der hauptsächlichste und der am reichsten assortirte, zumal als die Zufuhr zu Land vom persischen Meerbusen nach den syrischen Häfen sich nicht nur überhaupt seit Verfall des Kalifats vermindert hatte, sondern auch wegen der räuberischen Anfälle der Türkenstämme sehr unsicher geworden war. Dagegen erhielten sich unter dem streng militärischen Regiment der Mameluken in Egypten Ordnung und Sicherheit mehr als in einem andern Theil der muhamedanischen Länder. Sie erkannten das Interesse, welches sie selbst bei dem Handel hatten und wiesen daher diejenigen nicht zurück, welche sie dafür brauchen konnten. Egypten damals die Zwischenpforte des Handels für Asien und Afrika konnte auch für die beiden Welttheile und Europa wieder dasselbe Land der Vermittlung werden, als es bereits im Alterthum gewesen war. Ganz hatte dieselbe ohnedies nie aufgehört, denn es sind, wie schon öfter bemerkt, trotz Religionskriegen und Kirchenverboten, zu allen Zeiten mehr oder minder über syrisch-egyptische Häfen die indischen Produkte von italiänischen und griechischen Kaufleuten bezogen worden. Es war also dieser Weg den Venezianern sehr nah gelegt und es begreift sich, daß sie in demselben Verhältniß, als die Genueser den Handel in Konstantinopel und auf dem schwarzen Meer sich aneigneten, alle Mühe aufboten, um dauernde Verbindungen mit Alexandrien einzuleiten und sich zu sichern.

Schon bei den Byzantinern wurde erwähnt, wie es ihrer feinen Diplomatie gelang, jenes Kirchenverbot, welches allen direkten Verkehr mit den ungläubigen Beherrschern des heiligen Landes untersagte, außer Kraft zu setzen und einen Dispens, Anfangs ausschließlich für sich von der römischen Kurie zu erlangen. Dieselbe wollte zwar den Handel mit den syrischen und egyptischen Städten nur auf eine gewisse Zahl Schiffe beschränken, allein es läßt sich denken, daß diese Vorschrift bald in Vergessenheit gerieth,

zumal Venedig nicht unterließ, den hohen Würdenträgern der Kirche reichliche Geschenke von den kostbarsten indischen Artikeln zu machen. Sicher der guten Wirkung ging die Republik ohne weitre Skrupel vorwärts. Sie schloß mit den Mamelukensultanen verschiedne Handelsverträge auf sehr vortheilhafte Bedingungen. Der wichtigste davon ist aus dem J. 1262; darnach sollte ein venezianischer Konsul in Alexandrien, ein andrer in Damaskus residiren und dort die Interessen des Handels wahrnehmen, sowie auch Gerichtsbarkeit üben. Die Venezianer erhielten Magazine, Kirchen, und ein eignes Bagno. Dagegen versprachen sie alle Kapereien gegen die Unterthanen des Sultans einzustellen und die Zollbeträge gewissenhaft zu entrichten. Die alten Vorurteile und Antipathien verschwanden mehr und mehr und nach langer Unterbrechung wurde die alte natürliche Verbindung Europas mit Indien über Alexandrien in neuem Glanze wieder hergestellt.

An diese Niederlassungen in Egypten knüpften sich bald weitere Handelsbeziehungen mit den muhamedanischen Staaten der Nordküste Afrikas. Zwar waren hier Pisa und Genua, als durch ihre Lage mehr begünstigt vorangegangen, wenigstens hatte ersteres bereits im J. 1230 einen Vertrag mit Tunis geschlossen. Aber auch Venedig folgte bald nach und erhielt 1251 gegen die Bestimmung eines Zolltarifs das Recht der Niederlassung nebst Kirche und Konsulat. Hundert Jahre später wurde ein ähnlicher Vertrag mit Tripolis eingegangen, welcher zugleich den Karawanenhandel in das Innere Afrikas zum Gegenstand hatte und beweist, wie weit die Italiäner ihre Operationen ausdehnten. Mit dem innern Asien verkehrte man über Aleppo und nahm Antheil an den Karawanenzügen, die vom persischen Meerbusen über Bassora und Bagdad nach Syrien gingen. Diesen Weg nahmen vornemlich indische Artikel von geringem Gewicht, aber hohem Werth. Die schweren Waren wurden über das rothe Meer durch die Wüste

den Nil abwärts nach Alexandrien spedirt. Mit dem vierzehnten Jahrhundert kam der erstere Weg mehr und mehr in Verfall, nicht allein wegen der Langsamkeit und Kostspieligkeit der Karawanenreisen sondern auch wegen der Unsicherheit der Länder, die sie durchzogen. So geschah es, daß gegen Ende desselben Jahrhunderts Alexandrien den indischen Markt fast allein beherrschte. Die Zufuhren nahmen in großen Massen zu und die Mamelukenfürsten lernten immer besser die Vorzüge der unvergleichlichen Lage ihres Landes benutzen. Sie erhoben von der Ausfuhr einen Zoll, der dem dritten Theil des Werthes der Ware gleich kam. Berechnen wir noch die Gewinne, welche die vor jeder Konkurrenz sichern Italiäner nach Gutdünken sich zuschlugen, so begreift man die hohen Preise, welche die morgenländischen Waren bis zu Ende dieses Zeitraums trotz vermehrter Zufuhr und Consumtion behaupteten.

Es wurde bei der alten Geschichte erwähnt, daß der Handel mit Indien für Europa meist ein passiver war, daß seine Gegenstände meist mit edeln Metallen gekauft werden mußten. Darin haben die Italiäner ein besseres Gleichgewicht hergestellt und ihre Einfuhren ganz ansehnlich mit Ausfuhren erwiedert. Sie kauften nicht direkt von Indien, sondern auf dem egyptischen Zwischenmarkt. Egypten, als Hauptstapel für die morgenländischen Waren und selbst ein unendlich fruchtbares Land, entbehrte doch mancher Dinge, welche in einem vorgerückten Zustand der Gesellschaft Nachfrage finden. Zu schmal in seiner Bodenfläche und zu viel angebaut um Wälder, sowie zu niedrig, um Bergwerke zu haben, war es für Bauholz und Erze auf die Zufuhren andrer Länder verwiesen. Die Egypter scheinen unter den Mameluken nicht selbst mit einem christlichen Staat Handel getrieben zu haben und es war daher hauptsächlich von den Italiänern, daß sie jene Bedürfnisse sowie nordische Produkte erhielten. Zugleich damit lieferte ihnen die italiänische Industrie verschiedne Wollenstoffe, Waffen, Spie-

gel, Schmucksachen, Glas und andre Artikel, wofür sich in Egypten und Syrien immer ein Markt fand. Dagegen tauschten sie Spezereien, Gewürze, Droguen, Perlen, Edelsteine, Elfenbein, Baumwolle, Seide u. s. w. nebst andern Erzeugnissen des egyptischen Bodens und Gewerbfleißes. Ganz ließ sich die Bilanz nicht ausgleichen und dann hatten die Italiäner die Differenz allerdings durch Barsendungen zu decken, wozu die damals reichen Minen Deutschlands ihnen im Verkehr mit den oberdeutschen Städten den nöthigen Bedarf lieferten.

Waren auch die Venezianer zuerst auf die Herstellung des indisch-egyptischen Verkehrs bedacht, so konnten sie sich darum doch nicht in seinem Alleinbesitz behaupten. Die Pisaner und vor allen die Genueser folgten ihnen auf der Ferse nach. Letztre obgleich seit 1261 in Konstantinopel vorherrschend, übersahen doch keineswegs die Konkurrenz ihrer Rivalen, die sich dort um so gefährlicher gestaltete, je mehr die türkische Macht gegen das schwarze Meer vordrang, und das griechische Reich in Fäulniß auseinander brach. Andrerseits ließen auch die Venezianer die Genueser nicht in ruhigem Besitz des pontischen Handels. Sie wußten sich mit List und Gewalt wieder vorzudrängen, und benutzten mit Vortheil die günstige Lage Trapezunts für den Bezug der Produkte aus Mittelasien und den Ländern des Kaukasus. Darüber brach ein entscheidender Krieg aus, welcher von 1356 bis 1380 mit größter Erbittrung geführt wurde und mit der Niederlage der Genueser endigte. Jetzt erst gelangt Venedig zur unbestrittnen Hegemonie. Allein der Preis des Kampfes, Konstantinopel und sein Handelsgebiet geht auch für den Sieger verloren. Die Türken haben in der Zwischenzeit beinahe ganz Kleinasien erobert, den Hellespont überschritten, und von den untern Donauprovinzen Besitz ergriffen. Dadurch sind Handel und Schiffahrt auf dem schwarzen Meer überaus gelähmt, die Sicherheit wird vielfach durch Seeräuber beunruhigt

und Venedig selbst muß Anstalten treffen, um seine griechischen Kolonien gegen den gewaltigen Andrang des neuen Feindes zu schützen.

Also nothgedrungen zog sich der morgenländische Verkehr mehr und mehr auf Egypten und einige Küstenplätze Syriens zusammen. Hier besaßen Pisa und Genua seit den ersten Kreuzzügen noch verschiedne Niederlassungen und Faktoreien, und erhielten, nachdem alle christliche Herrschaft verloren gegangen war (1291) sowol von den Sultanen von Aleppo, als auch von den Mameluken einen großen Theil ihrer Handelsfreiheiten bestätigt. Nicht minder begegnen wir ihnen in Alexandrien, Pisa laut eines bereits im J. 1225, Genua im J. 1290 abgeschloßnen Vertrags. Es ist nicht zu bezweifeln, daß diese Verträge so ziemlich wol gleichen Gehaltes waren, als die mit Venedig, indem die Mameluken keine Ursache hatten, einen mehr zu begünstigen, als den andern, vielmehr bei einer Konkurrenz ihren Nutzen finden mußten. Das Kirchenverbot, wovon die Venezianer allerdings zuerst sich zu befreien gewußt hatten, verlor nach und nach alle Kraft und so war von dieser Seite kein Hinderniß mehr. Wenn es dennoch den Genuesern nicht gelang, sich mit ihren Rivalen in Alexandrien ebenbürtig zu stellen, so sind die Ursachen anderswo zu suchen. Ohne Zweifel glaubten sie den Handel in Konstantinopel länger behaupten zu können und unterschätzten die von den Türken drohenden Gefahren. Sie wurden derselben zu spät inne und zugleich mit dem Verlust des griechischen Marktes traf sie die Niederlage bei Chioggia. Die Erobrung Konstantinopels durch die Türken gab den Todesstoß und vollendete die Uebermacht Venedigs. Zwar wendeten sich die Genueser jetzt gleichfalls nach Egypten und suchten ihren zeither daselbst nur nebenher betriebnen Handel mit dem ganzen Rest ihrer Kräfte und Mittel aufzunehmen. Allein die Venezianer hatten zu weiten Vorsprung, waren fester organisirt und genossen das Selbstver-

trauen von Siegern. Genua zugleich von innern Parteikämpfen zerrissen machte vergebliche Mühe, emporzukommen und sich zu entfalten. Im Gegentheil, es ging eher zurück als vorwärts und mußte Venedig das beinahe ausschließliche Monopol überlassen, während der zweiten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts Europa mit den indischen Produkten zu versehen. Der Zustand Europas begünstigte dieses Monopol ausnehmend, England und Frankreich hatten noch viel zu viel mit sich selbst zu thun, Portugal und Spanien waren erst im Beginn ihrer großen Laufbahn und die Niederländer und Hansen verband die Gemeinsamkeit des kaufmännischen Interesses mit den Venezianern. Wenn daher Genua auch politisch nicht zu Grund ging, wie Pisa, wenn insbesondre seine Marine noch bis in späte Zeiten einen ehrenvollen Rang einnahm, wenn auch ein gewisser Handel immer fortdauerte, so mußte es doch bereits zu Ende unsrer Epoche aufhören das zu sein, was es gewesen war, eine herrschende Macht im Welthandel, eine glückliche Rivalin Venedigs.

So viel Gewalt besaß es dagegen noch, um, bevor das Schicksal an ihm in Erfüllung ging, Pisa aus der Reihe der Lebendigen zu streichen. Wir haben bereits der Bedeutung gedacht, welche diese Stadt frühzeitig für Handel und Schiffahrt hatte, des Antheils, den sie an den Kreuzzügen nahm, und der Vortheile, welche ihr davon erwuchsen. Auch im Westen des Mittelmeeres herrschte sie vor und lange Zeit mit Genua. Sie handelte mit den Normannen in Sizilien, mit den Sarazenen in Spanien und Afrika. An der spanischen Küste benutzte sie mit großem Gewinn die Salinen, von Frankreich bezog sie die Wolle für ihre Fabriken, welche darin, sowie in Seide Vortreffliches leisteten und für die Ausfuhr arbeiteten. Zugleich genoß sie eine Verfassung, die zur Aufrechthaltung der Ordnung und zur Belebung des öffentlichen Geistes ganz geeignet war. Dies Alles reizte die Eifersucht des benachbarten

Genuas, welches zumal nach der Herrschaft von Korsika und Sardinien strebte. Begünstigt durch innere Aufstände gelang es ihm auch gegen Ende des dreizehnten Jahrhunderts beide Inseln Pisa zu entreißen, das in den vergeblichen Anstrengungen sie wieder zu erobern langsam verblutend, vom Unglück verfolgt troß seines Muthes und seiner Energie dem schonungslosen Feinde erliegen mußte. Nachdem endlich seine Flotte vernichtet und sein Hafen zerstört worden war, hörte es zu Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts ganz auf Handelsstadt zu sein.

An seine Stelle trat Florenz, und ersetzte, wenn auch in einer etwas andern Weise, die durch den Untergang Pisas entfallende Konkurrenz unter den italiänischen Freistaaten. Denn da die Florentiner keine so glückliche Seelage hatten, so waren ihre Bemühungen hauptsächlich auf Verbeßrung ihrer Manufakturen und Industrie gerichtet. Florenz selbst, tief landwärts am Arno gelegen, besaß weder Hafen noch Schiffe. Pisa mußte hier aushelfen und that es auch im Anfang seiner Ueberlegenheit. Es bewilligte seinen Nachbarn den zollfreien Verkehr und besorgte die Ausfuhr ihrer Gewerbserzeugnisse. Doch wurde durch das schnelle Wachsthum der Binnenstadt Eifersucht und Neid bald rege und man entzog die zugestandnen Freiheiten. Florenz sah sich genöthigt, durch Vertrag mit Siena seine Ausfuhr über den Hafen Talamon zu richten, kehrte aber 1376 wieder nach Pisa zurück, da dieses bereits im Sinken seiner Macht selbst den Verlust des florentiner Geschäftes schmerzlich empfand und gern bereit war, ihm die alten Rechte wieder zu geben. Von Neuem entzog ihm dieselben die wo möglich noch schlimmere Mißgunst der Genueser; um Pisa ganz zu Grund zu richten, traten sie lieber den Florentinern im J. 1421 für 100000 Goldgulden den Hafen von Livorno ab. Dadurch gelangte der toskanische Freistaat an See und konnte sich selbständig in Handel und Schiffahrt entwickeln. Man traf sogleich umfassende

Maßregeln. Es wurden Werften, Arsenal und Schiffe gebaut und unter dem Namen magistrato dei Consoli del mare eine eigne Seebehörde eingesetzt. In der Absicht, sich an dem Levantehandel einen Antheil zu sichern, schickte man zwei Agenten nach Egypten (1425) um dort als Erbe Pisas ähnliche Privilegien zu erhalten, wie Genua und Venedig. Sie wurden ihm auch zugestanden und seit der Zeit sah man florentinische Galeeren auf der Rhede Alexandriens. Zwölf junge Leute aus den ersten Familien schifften sich ein, um an Ort und Stelle den levantiner Handel kennen zu lernen. Die Stadt entfaltete in kurzer Zeit eine staunenswerthe Rührigkeit und Energie, ihre Verbindungen gingen nach allen Küsten des Mittelmeeres, sowie bis nach den Niederlanden, auf deren Märkte levantiner Waren direkt durch ihre Hand gelangten. Die Handelsflotte theilte sich in eine östliche und westliche, doch hat sie nie die Zahl von 11 großen und 15 kleinen Galeeren überschritten. Bis 1480 gehörten sie dem Staat, welcher sie gegen eine gewisse Taxe den Kaufleuten überließ. Eine Art Navigationsakte sicherte der nationalen Flagge die Aus- und Einfuhr, wenigstens war es bei einer Strafe von 8 Prozent vom Werth der Waren verboten sich andrer, als florentiner Schiffe zu bedienen. Alles was die Ausrüstung und Bemannung der Galeeren und die Frachttarife betraf, war genau geordnet, ein Admiral führte den Oberbefehl. Die nach Osten bestimmten Schiffe gingen im Februar, die nach dem Westen bestimmten im September ab. Bei den Türken genossen die Florentiner mehr Begünstigung, als irgend ein andres Volk, leider mißbrauchten sie dieselbe, um ihrer Eifersucht zu fröhnen und verbanden sich mit dem Sultan Soliman zum Krieg gegen Venedig. Eigentlichen Kolonialbesitz hatten sie nicht, obgleich ihre Contore fast in jeder Handelsstadt zu treffen waren.

Ohne dies Alles irgend unterschätzen zu wollen, so konnte doch der florentiner Seehandel in Regelmäßigkeit, Dauer und Umfang

weder mit Genua noch weniger mit Venedig konkurriren. Die Hauptstärke des Staates blieb seine Industrie, darin stand er in Italien einzig und unerreichbar da und ihr verdankt er seine Reichthümer. Seine Manufakturen nährten das italiänische Exportgeschäft und boten Gegenstände zum Umtausch für die morgenländischen Produkte. Mit Flandern und Brabant war Toskana während des Mittelalters unstreitig das erste Industrieland Europas. Schon zu Anfang des dreizehnten Jahrhunderts standen seine Seiden- und Wollfabriken in hohem Ansehen, die Korporationen dieser Gewerbe nahmen vorzugsweisen Antheil an der Regierung, und die ganze Verfassung des Freistaates trug die Spuren ihres Einflusses. Man zählte 21 geschloßne Zünfte oder Genossenschaften, deren erste die Tuchmacher waren, dann folgten die Wechsler. Die Wolle lieferten theils England, theils Spanien, die Seide Sizilien, Griechenland und die Levante. Um die Zufuhren der Wolle zu sichern, waren in den englischen, französischen und flandrischen Stapelplätzen florentiner Contore errichtet, das einzige Haus Alberti hatte um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts Etablissements in Brügge, Avignon, Neapel, Barletta und Venedig. Die englische Wolle ging zu Land durch Frankreich über Paris und Avignon nach Aigues Mortes, wo sie auf das Schiff verladen wurde. Uebrigens kamen aus England nur ordinäre und mittlere Sorten, die feinen lieferte Spanien. Im J. 1338 zählte man 200 Tuchfabriken, die jährlich gegen 80000 Stücke lieferten. Sodann bezog man für 300000 Goldgulden rohe Tücher aus Frankreich, Deutschland und den Niederlanden, welche in Florenz eine eigenthümliche Appretur erhielten, je nach dem Geschmack der Länder der Levante, wohin sie ausgeführt werden sollten. Diese Appretur bildete einen eignen Gewerbszweig und beschäftigte ihre eigne Zunft. Nicht minder war Florenz berühmt durch seine Färbereien mittelst Kermes, Indigo, Krapp, Orseille, und andrer Farbstoffe,

welche durch den morgenländischen Verkehr bekannt und in Europa eingeführt wurden. Die florentiner Tuchbereitung fällt in der Zeit etwas früher als die niederländische, doch schwang sich diese später zu größerer Bedeutung auf, nicht wenig unterstützt durch den nahen Markt des Rohstoffs. Denn es läßt sich denken, daß der weite Landtransport der Wolle durch Frankreich nebst der Assekuranz, die Erzeugung in Florenz ansehnlich vertheuerte. Auch war es seit Abtretung des Hafens von Livorno mittelst Vertrag verpflichtet, die Wollzufuhren nur durch genuesische Schiffe besorgen zu lassen. Demzufolge war die Tuchfabrikation gegen Ende unsres Zeitraums nicht wenig zurückgegangen, man beschäftigte sich mehr mit Seiden- und Sammtstoffen, Gold- und Silberbrokaten, feinen Teppichen, Kunstblumen, Strohgeflechten und andern eleganten Arbeiten. Florenz wurde der Sitz des Luxus, der schönen Künste und des guten Geschmacks. Das in Massen einströmende Geld und der schnelle Verdienst reizten zu Ausgaben und Verschwendung. Jene Zeit, welche Dante rühmt, wo die Florentiner den Fremden die feinen Tuche ihrer Fabriken verkauften und sich dagegen selbst nur in grobe Stoffe kleideten, war vorüber. Die Kleiderordnungen fanden keinen Gehorsam mehr, die Putzsucht der Florentinerinnen überstieg alle Gränzen.

Allein den schnellen Anwachs seines Reichthums verdankte der Staat noch einem andern Handelszweig, nämlich dem Bankgeschäft. Schon im elften Jahrhundert sehen wir Florentiner als Geldwechsler und Anleihen mit Fürsten machen. Sie errichteten zuerst förmliche Leihhäuser und betrieben überhaupt jene Geschäfte, die man sonst den Lombarden zuweist, mit welchen sie auch häufig wegen unmäßiger Wucherzinsen in ein und dieselbe Verwünschung eingeschlossen werden. Nur unterschieden sie sich durch die Größe und den Umfang ihrer Operationen, sie beherrschten den Geldmarkt von ganz Europa und in Betracht ihrer seltnen Finanzkenntniß waren

sie in mehren Ländern mit der Sammlung und Verwaltung der öffentlichen Einkünfte betraut. Jede irgend bedeutende Anleihe ging durch ihre Hände, sie regulirten den öffentlichen Kredit und durch ihre weitverzweigten Verbindungen einmal in dieser Geltung befestigt und anerkannt, vermochten sie über unbeschränkte Mittel zu gebieten. Selbst die Venezianer nahmen bei ihren Spekulationen nach der Levante die Vermittlung florentiner Bankiers in Anspruch, weil sie mehr Kräfte hatten und größre Zuverlässigkeit boten, als ihre eignen. Man rechnet in Italien allein 80 florentiner Bankkontore, die wieder Filiale durch die ganze Welt hatten. Sie machten sich einzelnen Regierungen so nützlich, daß sie wie z. B. in Cypern und Armenien große Handelsvorrechte erhielten, an deren Genuß sie dann alle ihre Mitbürger Theil nehmen ließen. Die Peruzzi liehen den Johannitern in Jerusalem und die Bardi waren Gläubiger der Könige von England. Vom Schwindel ergriffen ließen sie sich zu tief ein und endeten mit einem ungeheuern Bankerut, der viele Häuser mit in das Verderben zog. Die edelsten Geschlechter von Florenz stammen aus dem Handel und der Industrie. Die Pazzi, Capponi, Buondelmonti, Corsini, Falconieri, Portinari waren Bankiers, Tuchfabrikanten und Exporteurs. Vor Allen aber die Medici, welche durch glückliche Handelsoperationen in Wolle, Tüchern und Gewürzen von dunkelm Ursprung sich zu dem reichsten Haus in Europa emporhoben, das Ruder des Staates ergriffen und mit Würde in die Reihe der erblichen legitimen Fürstenhäuser eintraten. In Handlungen öffentlicher Großmuth, sowie privater Wolthätigkeit, in Pflege und Ermuntrung der Wissenschaften und Künste ist kein Monarch seines Zeitalters einem Kosmo und Lorenz von Medici gleichgekommen. Florenz nimmt in der Geschichte des Handels auch darum eine hervorragende Stelle ein, weil sich bei ihm kaufmännisches Wissen nicht allein als bloße Erfahrung durch Gewohnheit kund gibt, sondern

auch das Bedürfniß eines zweckmäßigen Unterrichts dafür äußert. Zwei seiner Kaufleute Pegolotti und Antonio da Uzzano, welche im vierzehnten und fünfzehnten Jahrhundert lebten, sind die Verfasser der ersten Lehrbücher für Handelswissenschaften. Sie geben darin Nachrichten über die Handelsplätze, Waren, Münzen, Maße, Gewichte, Usanzen, Buchhaltung, Wechsel, Assekuranzen, Land- und Seefrachtwesen und so manche andre Fragen, was beweist, daß Florenz in allen diesen neuen Hülfsmitteln und Instituten des merkantilischen Verkehrs besonders bewandert und unterrichtet war, daß es nicht allein kaufmännische Routine, sondern auch kaufmännische Intelligenz besaß und den Handel schon als einen Gegenstand höhern Wissens und ernster Forschung betrachtete. Noch heutzutage trägt das kaufmännische Geschäft in seinen mannigfachen Verrichtungen durch zahlreiche in alle Sprachen aufgenommne italiänische Worte, das Gepräge seines Ursprungs und seiner ersten Bildungselemente. Natürlich gebürt der neuen Zeit das Verdienst erstaunlicher Erweitrung und Vervollständigung, aber wir sollen darüber nicht des Dankes vergessen, den wir der Vergangenheit schulden und gerade der Geschichtschreibung kommt es zu, die Erinnrung an alte Verdienste zu beleben und sicher zu stellen.

Wir kehren zu Venedig zurück. Haben wir auch seinen Levantehandel bereits bis Ende des Zeitraums verfolgt, so bleibt doch nicht nur Manches nachzuholen, sondern es ist auch der andern Verkehrsrichtungen, sowie der innern Handels- und Gewerbszustände des Staates selbst zu gedenken. Nicht unwichtig für diesen Zweig der Geschichte ist die Revolution des J. 1297, durch welche

die demokratische Regierungsform aufgehoben und in eine aristo-kratische erbliche verwandelt wurde. Die Stabilität, welche jetzt eintrat, war der Handelspolitik darum zuträglich, weil sie ihr den unverrückt festen Zweck kommerzieller Hegemonie klar vor Augen führte und darnach ohne abzuweichen und zu unterbrechen, konsequent und einig handeln ließ. Hätte Genua verstanden sich in ähnlicher Weise zu regieren, es wäre nicht unterlegen, es hätte sich wenigstens ebenbürtig behaupten, wenn nicht durch seine Lage begünstigt den Vorrang gewinnen können. Aber in Venedig war die Staatskunst nicht geringer als die Kriegskunst, und wir wissen nicht, sollen wir den glänzenden Waffenthaten auf Cypern und Kandia im Kampf mit den Türken oder den feinen Handelsverträgen mit Syrien, Egypten und den Barbaresken den Vorzug der Anerkennung geben. Als sich zeigte, daß die christliche Herrschaft auf die Dauer in dem Orient nicht zu behaupten sei, waren die Venezianer die ersten, welche sich aller religiösen Bedenken entschlugen und ihre Vortheile nunmehr ebenso gut bei den Ungläubigen, als zuvor bei den Religionsgenossen zu wahren suchten. Nachdem ihnen der Anschluß Istriens und die Erobrungen auf dem italiänischen Festland seit Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts einen ebenso sichern als ansehnlichen Zuwachs an Gebiet gebracht und sie zu unumschränkten Herrn des adriatischen Meeres gemacht hatten, mochten sie den Verlust ihrer griechischen Kolonien an die Türken verschmerzen, wenn sie sonst nur für den Handel und die Schiffahrt sich Vortheile und Begünstigungen in fremden Ländern erhielten. In der Kunst darauf zweckende Verträge zu schließen, waren sie Meister und selten sind die verschiednen Gesandtschaften, die sie an die Türkensultane von Kleinasien, sowie an die Mamelukken schickten, ohne wichtige Erfolge geblieben. Freiheit zu kaufen und zu verkaufen, Sicherheit der Person und des Eigenthums, eigne Gerichtsbarkeit, niedrige Zölle waren das Wenigste, was sie

durchsetzten. Auch wußten sie durch kluge Benutzung der Umstände die zugestandnen Rechte faktisch zu erweitern und zu vermehren, ihr Konsularwesen war musterhaft ausgebildet und in den Händen von ebenso patriotischen, als intelligenten und energischen Männern. Ein Gedanke und Sinn belebte Haupt und Glieder, und in der entferntesten Niederlassung konnte man der genauesten Vollstreckung der Befehle sicher sein. Die venezianischen Behörden besaßen ein ausgezeichnetes administratives Talent. Dalmatien und Istrien, sowie das Festland sind unter ihnen zum außerordentlichen Wolstand gelangt und trugen ihren ergiebigen Antheil an dem allgemeinen Handel.

Von dem Salzhandel war schon die Rede. Derselbe gewann an Umfang und Werth durch die Erwerbung Istriens, sodann durch die sich immer weiter ausdehnende Schiffahrt, welche das so wichtige und werthvolle Produkt von den Barbaresken und aus Sizilien zu holen pflegte. Die Verträge mit Tripolis garantirten ausdrücklich dessen Ausfuhr. Venedig wurde das Emporium beinahe für das ganze südöstliche Europa, und es bestand ein eignes Amt, das sich mit der Leitung und Aufsicht des Handels befaßte. Anfangs war derselbe gegen Entrichtung eines Zehnten dem Betrieb der Privaten frei gegeben, später aber machte der Staat ein Regal daraus. Nach dem Salz fand ein großer Umsatz in Getreide Statt, zunächst für den eignen Bedarf, dann aber auch im Wege des Zwischenhandels. Die Länder der Erzeugung waren vornemlich die Krimm und die Küsten des schwarzen Meeres, Nordafrika (Tunis) Kandia und Morea, Sizilien, Apulien, und so weit es zureichte, die eignen Besitzungen auf dem Festland. Eine weise Gesetzgebung sorgte hier nicht minder für die Interessen des Ganzen, wie des Einzelnen, und wenn nach unsern Ansichten die Einmischung des Staates nicht überall gerechtfertigt erscheint, so darf man jene Zeit und ihre eigenthümlichen Verhältnisse nicht über-

sehen. In Venedig mußte die Regierung den Handel unmittelbar in die Hände nehmen, sollte die Stadt darin zur Oberherrschaft gelangen und um dem Ganzen zu dienen, opferte sie häufig die persönliche Freiheit des Einzelnen.

Auch die Fischereien der Venezianer verdienen als Handelszweig gebürende Beachtung. Sie betrieben sie theils im schwarzen und asowschen Meer von Tana aus, theils und hauptsächlich innerhalb ihres heimatlichen Meeres der Adria. Die reiche Ausbeute von Seesalz führte bald auf die Kunst des Einsalzens und Räucherns, wenigstens ist der Fang von Thunfisch und Sardellen und ihre Zubereitung für den Handel an den Küsten Dalmatiens, sowie in Commacchio eine sehr alte Beschäftigungsweise.

In den Fischereien lag die Pflanzschule der Handels- und Kriegsmarine. Eine genaue Statistik ist davon nicht vorhanden, doch schätzt man in der Blüthezeit der Republik die Seemacht auf 3000 Kauffahrteischiffe und 45 Kriegsgaleeren mit einer Bemannung von 25000 und 11000 Matrosen. Allein die Zahl der 3000 modifizirt sich, wenn man bedenkt, daß mehr als drei Viertheile derselben nur zwischen 10 und 100 Tonnengehalt faßten, und somit aller Wahrscheinlichkeit nach die Fischerbote einschlossen. Wie rege der Schiffsbau in Venedig gewesen sein muß, davon spricht noch heute der kolossale Umfang seines Arsenals, welches im fünfzehnten Jahrhundert gegen 16000 Arbeiter beschäftigte.

Die Reisen außerhalb des adriatischen Meeres pflegten selten von einzelnen Schiffen, sondern in Vereinigung einer größern Anzahl unternommen zu werden. Wir sehen hier noch ganz die Sitte des Alterthums beibehalten. Zu den weiten Fahrten wurden gewöhnlich die großen Galeeren verwendet, welche dem Staat gehörten, der sie, soweit er sie nicht selbst zu Expeditionen benutzte, in öffentlichem Aufstreich an die Meistbietenden verpachtete. Sie waren von größerem Umfang gegen 600 Tonnengehalt und auch für

die Kriegführung eingerichtet, weshalb sie nicht selten kleinere Schiffe als Convoi begleiteten. Man vertheilte sie nach allen Ländern, mit denen die Republik in Verkehr stand, für Tana und die Besitzungen in der Krimm waren acht bis zehn, ebenso viele nach Konstantinopel und den Küsten des schwarzen Meeres bestimmt, andre nach Cypern und Ajazzo, nach Syrien, Egypten und den Barbaresken, sodann auch in die westlichen Gewässer des Mittelmeers, nach Frankreich und Spanien und außerhalb der Meerenge bis Portugal und den Niederlanden. Diese Flotillen verließen Venedig zu einer regelmäßig fest bestimmten Zeit des Jahres, z. B. im April nach den Niederlanden, im Juli ins schwarze Meer, im September nach Alexandrien u. s. w. Letztrer Ort wurde nach und nach die wichtigste Seestation für die Handelsmarine. Hier vereinigten sich die von Syrien und den Barbaresken kommenden Geschwader zur gemeinschaftlichen Rückkehr und hier machten oder vervollständigten sie ihre Ladungen mit den kostbaren Produkten Indiens. Bei der Ankunft der Schiffe wählte der venezianische Konsul vier Kaufleute aus, denen die muhamedanische Zollbehörde einen fünften aus den Landeseingebornen beifügte, um die Preise der Gewürze festzustellen. Zu Zeiten kam es darüber auch zu ernsten Streitigkeiten. So unterwarf der Sultan im J. 1430 den Pfeffer, einen der wichtigsten Handelsartikel seinem Monopol und verlangte dafür einen unmäßigen Preis. Doch stellten die von einer mächtigen Flotte unterstützten Reklamationen bald wieder das gute Einvernehmen her und brachten die Mameluken zum Nachgeben. Andrerseits machte Venedig, wie schon bemerkt, eine ganz ansehnliche Einfuhr nach Egypten, und nicht nur von seinen Industrieerzeugnissen, sondern auch von den Produkten andrer Länder. Es werden Oel, Quecksilber, Kupfer, Blei, Zinnober, Eisen, Holz, Waffen, Tuch, Sammet, Pelzwerke, Talg, Honig und andre Artikel im Werth von jährlichen 300000 Dukaten erwähnt. Leider

haben sich die Venezianer vorzugsweise mit Menschenhandel geschändet, wozu sie auch Christen nahmen, wenn sie deren fanden. Die Harems der muhamedanischen Großen in Afrika füllten sich durch ihre Vermittlung mit den Schönheiten Georgiens und des Kaukasus.

Die Staatsgaleeren hatten also doppelten Zweck, dem Handel, wie dem Krieg zu dienen. Da die Republik aber selten ohne Fehde war, und wenigstens immer mit Seeräubern kämpfen mußte, so bildete sich daneben allmälig eine eigne Flotte, die in kleineren Abtheilungen über die wichtigsten Kolonien vertheilt und wo nöthig, zu Hülfe und Abwehr bereit war. Im adriatischen Meer führte ein Admiral, unter dem Namen „Kapitän des Golfes" den Oberbefehl; ähnliche Kapitäne waren im schwarzen Meer und auf Cypern stationirt. Diese Offiziere hatten unbeschränkten Befehl auch über die Handelsschiffe, die sie im Convoi begleiteten. Seit 1297 konnte nur ein Nobile zu dem Rang gelangen und selbst die unter ihm stehenden Befehlshaber der Galeeren wurden aus der Aristokratie ernannt. Weder die Rhederei noch die Frachtfahrt waren in Venedig ein freies Gewerbe, die Regierung intervenirte überall, leitete Alles und schrieb genau vor, wie viel die Ladung zu betragen, aus welchen Artikeln sie zu bestehen und wie der Handel damit Statt zu finden habe. Ebenso bestimmte sie über den Zeitpunkt der Abfahrt und Rückkehr, sowie die Dauer des Aufenthalts. Nicht minder stand der Schiffsbau unter ihrer Aufsicht und Oberleitung, sie lieferte sogar in der Regel das Holz. Die Bemannung der Galeeren war verschieden, nach Flandern, wohin man schon die größten verwendete, waren 180 Ruderknechte bestimmt. Dazu kamen noch die Marinesoldaten. Der Kapitän durfte in dem von ihm befehligten Schiffe keine Waren auf eigne Rechnung mitnehmen, wol aber jedes andre Fahrzeug damit befrachten. Gelangte die Flotte an den Ort ihrer Bestimmung, so

hörte die Macht des Admirals oder Flottenkapitäns über die Handelsinteressen auf und der Konsul trat mit voller Ausdehnung gleicher Vollmachten an seine Stelle. In der Wahl dieser wichtigen Personen ging die Republik mit großer Umsicht zu Werk, und gewiß verdankt sie ihrer ausgezeichneten Vertretung nicht den kleinsten Theil der Erfolge, die sie in fremden Ländern erzielte. Später entschieden oft Nepotismus und Protektion, aber in den Zeiten der Blüthe nur die Verdienste.

Gold, Silber und andre Waren von hohem Werth konnten aus dem adriatischen Meer nur auf bewaffneten Galeeren versendet werden. Trat plötzlich Krieg ein, oder waren Seeräuber im Anzug, so hatten die Befehlshaber der verschiednen Flottenstationen die Verpflichtung, nicht nur verstärkten Convoi zu geben, sondern wo nöthig, Kaufleute und Waren auf Kriegsgaleeren überzuschiffen. Bei dringender Gefahr mußte auch die bewaffnete Mannschaft vermehrt werden. Eine große Galeere faßte gegen 300 Mann Equipage. Die Marinesoldaten nannte man Bogenschützen (balestrieri) weil sie die großen Wurfgeschosse abschleuderten. Nach Erfindung des Pulvers erhielten sie Feuergewehre und bereits zu Ende des 14. Jahrhunderts finden wir die venezianer Galeeren mit Geschütz versehen, 2 bis 8 Kanonen. Doch mußte auch ein Theil der Ruderer die Waffen führen. In der Schlacht bei Kurzola gegen die Genueser zählte die venezianische Flotte 60 Galeeren mit einer Bemannung von 15000. Die Erhaltung einer solchen Flotte berechnet Sanuto auf 432000 Goldgulden das Jahr. Außerdem bestand eine eigne Flotille zur Vertheidigung der Lagunen. Dazu vor Allem noch die Sicherheit der Lage konnte sich die Stadt rühmen, daß während der ganzen Dauer ihrer staatlichen Existenz erobernd kein feindlicher Fuß sie betreten habe.

Die Handelsflotten durften während der Fahrt nicht anlegen,

noch ausschiffen. Von Waren, die auf armirten Galeeren aus der Levante eingeführt wurden, erhob der Staat keinen Zoll, wol aber von denen, die auf nicht armirten und Privatschiffen eingingen, diese hatten fünf Prozent vom Werth zu entrichten. Die Ausfuhr war in der Mehrzahl der Waren und nach den meisten Ländern frei, doch nicht als Ausfluß eines handelspolitischen Grundsatzes, sondern nur in Folge spezieller Erlaubniß und Begünstigung. Eine unzählige Menge von Verordnungen bestimmen den venezianer Handel je nach Einsicht und Bedürfniß der Zeit, der große Rath ist die Seele und Bewegung des kaufmännischen Geschäftes, die Selbstthätigkeit des Einzelnen muß sich einem starren politischen Prinzip bequemen, welches jede freie Konkurrenz unterdrückt und den Staat als alleinigen Regulator anerkennt. Dies verhinderte nicht, Bürger aus den ersten Familien zu ermuntern an dem auswärtigen Handel Theil zu nehmen und wer immer ein Schiff von einem gewissen Tonnengehalt darin beschäftigte, erhielt ansehnliche Privilegien. Aber er mußte sich streng den Staatsmaximen unterwerfen und die einfachsten bürgerlichen Verrichtungen, welche als Ausfluß eines Naturrechts erscheinen, sollten als Gnade, als Wolthat angesehen werden. Das aristokratische Gepräge war auch dem Handel aufgedrückt und die Republik von St. Markus mit ihren vierzehn Jahrhunderten bildet darum eine so merkwürdige Erscheinung in der pragmatischen Staatengeschichte Europas, weil sie beweist, daß Größe, Ruhm und Wolstand eines Gemeinwesens auch bei der unduldsamsten und gewaltthätigsten Verfassung bestehen könne, wenn lichtvolle, sich klarbewußte und willenskräftige Charaktere das Ruder führen. Solange die Aristokratie wirklich eine Herrschaft der begabtesten Geister war, und solange überhaupt Italien die Vortheile seiner Lage und Bildung ausschließlich genoß, so lange konnte sich ein System kräftig erhalten, das heutzutage rein unmöglich wäre.

Das venezianische Budget war eines der stärksten in Europa, dennoch konnte man die Zollgesetzgebung gerade nicht drückend nennen; wo der Staat so viele andre Hülfsmittel hatte, als Regale, Hafen-, Anker-, Tonnengeld, Grund- und Gewerbsteuer, freiwillige und Zwangsanleihen, vorzüglich aber eine unmittelbare Theilnahme am Handel, bildeten die indirekten Abgaben wol immer eine ansehnliche, aber nicht die erste Einnahme. Um einen Handelszweig zur Blüthe zu bringen, Absatzwege anzubahnen, neue Märkte zu suchen, begegnen wir nicht selten ganz liberalen Bestimmungen. Freilich bildeten sie nur die Ausnahmen von dem System der Monopolien und Prohibitionen, welches als Regel galt. Doch hatte man im Allgemeinen die richtige Maxime, die Ausfuhr möglichst zu erleichtern und Abgaben nur auf die Einfuhren zu legen, während viele Staaten jener Zeit gerade das entgegengesetzte Verfahren einhielten. Wenn es auch nach den gegenwärtigen Begriffen auffällt, ein eignes Gesetz zu erlassen, welches den Kaufleuten gebietet, für die im Ausland abgesetzten Waren nicht sowol bares Geld und Wechsel, als vielmehr wieder Waren zurückzubringen, so liegt dem doch keine ganz üble Anschauung der Natur und des Wesens vom Handel zu Grund. Um hier die Einfuhr zu ermuntern, wurden bisweilen die Zölle ermäßigt, sogar ganz aufgehoben, wie z. B. auf flandrische Leinwand. Es war unverkennbares Augenmerk der Staatspolitik, Venedig zum Emporium des Welthandels zu machen, die von der Levante nach Europa und umgekehrt von Europa nach der Levante bestimmten Waren sollten sämmtlich über seinen Hafen aus- und eingehen, welcher damit eine Art von Zwangsstapel ausübte. Es scheint indeß, daß wegen der Konkurrenz Genuas mehrfach davon abgewichen und erlaubt wurde, wenigstens nach den westlichen Ländern des Mittelmeeres direkte Sendungen von Alexandrien aus zu machen. Frühzeitig war in Venedig die Industrie aufgeblüht und mit

klugem Bedacht sorgte die Regierung für massenhaften und billigen Bezug der nothwendigen Rohstoffe aus denjenigen Ländern, welchen sie die morgenländischen Produkte verkaufte. Man versendete Zucker nach London und kaufte von dem Erlös englische Wolle. Auf den niederländischen Märkten handelte man für Gewürze und Droguen nordische Produkte ein. Schiffe, die von da zurückkehrten, durften in Cadix so viel Waren für Venedig laden, als sie von hier nach Flandern ausgeführt hatten. Ebenso konnten sie in Majorka, wo ein Stapel für die Wolle aus den Barbaresken war, einlaufen und volle Fracht nehmen. Auf diese Weise wurde Venedig nicht nur ein Markt für die levantiner Erzeugnisse, sondern auch für die Waren des westlichen und nördlichen Europas, der ganze Umfang seines Zwischenhandels war darin enthalten. Die Gewinne steigerten sich nach allen Seiten. Einmal durch den ersten Verkauf der levantiner Waren sagen wir z. B. nach England, sodann durch den Verkauf der von da nach Flandern ausgeführten Wolle, zuletzt durch den Verkauf flandrischer Stoffe von Venedig nach der Levante. Denn auf dem inländischen Markt waren die venezianer Fabriken zur Genüge geschützt. Fremde Fabrikate wurden meist eingeführt um wieder ausgeführt zu werden. Der leitende Grundgedanke dieser Handelspolitik war aber kein andrer, als den gesammten Warenzug zwischen Morgen- und Abendland sich zu ausschließlicher Benutzung zu monopolisiren. Es versteht sich, daß die venezianer Flagge durch Differentialzölle begünstigt, wo nicht allein berechtigt war. Nach gleichem Ziele strebte Genua, auch einige spanische Küstenstädte, vorzüglich Barcelona, allein beide hatte Venedig gegen Ende dieses Zeitraums weit überflügelt, als der große Wendepunkt eintrat, wo sich das Abendland auch von dieser Servitut befreite, durch die Oeffnung des Ozeans den Welthandel in ganz neue Bahnen lenkte und alle bisherigen Verhältnisse vollständig umgestaltete.

Landhandel hat Venedig selbst nur unbedeutend getrieben, ausgenommen innerhalb seiner Besitzungen auf dem Festland. Nach Außen war derselbe sogar längere Zeit den Venezianern verboten, die Fremden sollten in Person kommen und an Ort und Stelle ihre Einkäufe machen, nur während eines Seekriegs gestattete die Regierung die Versendung der Waren nach dem westlichen Europa zu Land. Mit Deutschland beschränkt sich der Verkehr Anfangs hauptsächlich auf Salzlieferungen. Dasselbe zog auf dem Donauweg die Verbindung mit Konstantinopel vor. Allein je mehr die Venezianer den Seehandel an sich rissen und Alexandrien wieder der Hauptplatz für die morgenländischen Waren wurde, fanden es die deutschen Städte bequemer, ihren Bedarf von der Adria zu holen. Zuerst waren es Kaufleute von Wien und Regensburg, welche den neuen Handelszug über die Alpen einschlugen. Sie brachten auch russische Erzeugnisse, nachdem die Venezianer durch die Oberherrschaft Genuas im schwarzen Meer die direkte Verbindung verloren hatten. Im Allgemeinen aber wurden die Deutschen in Venedig sehr hart und rücksichtslos behandelt. Die Waren, welche sie brachten, durften sie nur venezianer Kaufleuten anbieten und nicht wieder zurückführen. Die Einfuhr seidener Stoffe war ganz untersagt, überhaupt, brachte ein deutscher Kaufmann Waren, welche die Venezianer zur See einführten, so wurden sie konfiszirt, ja man machte ihn sogar verantwortlich für die in seiner Heimat lagernden venezianer Waren. Trotz dieser Härte und Intoleranz kam der deutsche Handel mit Italien seit der Mitte des vierzehnten Jahrhunderts in lebhaften Schwung, als ihn die oberdeutschen Städte, vornemlich Nürnberg und Augsburg in ihre Hände bekamen und für Deutschland und die nördlichen Länder der Stapel der levantiner Einfuhren wurden. Es wird darüber des Näheren an betreffendem Ort die Rede sein. Von Venedig bezog man vorzugsweise Südfrüchte, Seide,

Baumwolle, Droguen, aus Genua Gewürze und Spezereien. Die strengen Bedingungen durften mit der Zeit auch milder geworden sein, mehr und mehr schickten die Deutschen Gegenstände ihrer Fabrikation, vornemlich Leinwand zur Ausfuhr in die Seehäfen und besaßen in Venedig ein eignes Kaufhaus (fondaco dei Tedeschi). Uebrigens blieb es dabei, daß die Deutschen selbst in die Stadt kamen, dort kauften und verkauften. Zwei Straßen führten über die Alpen durch Tirol über den Brenner und durch Kärnten über Villach.

Der Zufluß von Fremden, die kamen und gingen, war in Venedig über alle Maßen, Christ, Muselmann und Jude sah man mit einander verkehren. Einer dauernden Aufnahme von Fremden, wollten dieselben nicht in den Unterthanverband eintreten, war im Ganzen die Staatspolitik wenig günstig. Sie hatte ja keine besondern Rücksichten zu nehmen, weil sie wol wußte, daß ihr Handel und ihre Schiffahrt den Völkern unentbehrlich waren. Dennoch finden wir außer den Deutschen noch Niederlassungen der Armenier, die eine ganze Insel inne hatten, sodann Griechen, selbst Türken. Juden durften nur Bankgeschäfte, keinen Warenhandel treiben, doch kam es darüber häufig zu Irrungen und Verfolgungen. Die fremden Kaufleute und Magazine waren der strengsten Aufsicht unterworfen, es bestand dafür eine eigne Behörde unter dem Namen Visdomini. So zeigte sich überall die offizielle Intervention und ein bis in das Kleinste starres Festhalten an einmal angenommenen Maximen.

Die natürliche Lage sowol als das Interesse verwiesen Venedig zunächst auf die Schiffahrt in den östlichen Theilen des Mittelmeeres und auf die Ausbeute des Levantehandels. Nach und nach schloß sich daran eine Ausdehnung des Verkehrs nach dem Westen und selbst jenseits der Meerenge Gibraltars zu den europäischen Küstenländern des atlantischen Ozeans. Zuerst waren es

Salzladungen, die man in Sizilien, Sardinien und auf den Balearen holte, erst im J. 1272 kommt eine urkundliche Spur von direkten Fahrten nach Montpellier, Aigues Mortes und andern Häfen der Provence vor. Bald darauf erscheinen die Venezianer im Innern Frankreichs, bis nach Troyes, sie durften frei verkehren und waren nicht an die Bannmärkte gebunden. Im J. 1318 wurde eine Gesandtschaft an den Rath der Stadt Brügge abgeschickt, um über Verletzungen, welche der venezianische Handel dort erfahren, Klage zu führen, und nachzusuchen, daß ihm die Ernennung eines Konsuls mit richterlicher Gewalt, Freiheit zu kaufen und zu verkaufen, sowie überhaupt jene Rechte, die er anderwärts genieße, zugestanden werden möchten. Dies beweist, daß Verbindungen mit den Niederlanden schon früher bestanden, wahrscheinlich zu Land von den süd-französischen Häfen aus, denn nach zuverlässigen Daten sind die ersten Galeeren nicht vor dem Jahr 1312 im Hafen von Antwerpen eingelaufen. Die Reklamationen der Gesandtschaft sprechen für die Annahme, daß bis dahin die Venezianer auf den niederländischen Märkten gegen die Deutschen, Engländer und selbst Genueser zurückgesetzt waren. Aber im J. 1320 erhielten sie Schutzbriefe, welche sie gleich berechtigten. Seitdem nahmen die Einfuhren nach Flandern an Umfang und Bedeutung erstaunlich zu, erhielten einen festen, regelmäßigen Betrieb durch Anweisung von zehn der größten Staatsgaleeren und bildeten im fünfzehnten Jahrhundert unstreitig den gewinnreichsten Theil des venezianischen Seehandels. Wir werden bei den Niederländern Gelegenheit finden, auf Einzelnes näher zurückzukommen. Hier sei noch bemerkt, daß die Signoria den Seeverkehr weit vor dem Landverkehr begünstigte, nicht nur um den Gewinn der Fracht der eignen Flagge zu erhalten und die Retouren dem Eigenhandel zu sichern, sondern auch allgemein in der weisen Absicht, durch weitere Fahrten die Marine auszubilden. Nur wenn

Kriege das Meer unsicher machten, wurde der Landtransport erlaubt, und später, als die oberdeutschen Städte in Blüthe standen, sind durch ihre Zwischenhand rheinabwärts viele von Venedig bezogne südliche Erzeugnisse versendet worden.

Auch mit England unterhielt die Republik direkte Beziehungen, sie schickte 1325 eine Gesandtschaft an Eduard II. und erwirkte von ihm nicht unwichtige Handelsprivilegien, welche die zeither dort sehr gefährdete Sicherheit der Kaufleute und Waren garantirten. Um dieselbe Zeit liefen fünf mit Spezereien und Gewürzen beladne venezianer Galeeren in den Hafen von Southampton ein.

Desgleichen bewilligten die Könige von Kastilien, Arragonien und Portugal dem Handel der Republik Schutz- und Gnadenbriefe, in Folge deren zumal die von Flandern zurückkehrenden Galeeren nicht selten die Häfen von Bilbao, Lissabon, Cadix, Sevilla und Barcelona besuchten. Indeß blieben hier, wie überhaupt im Westen des Mittelmeeres die Genueser vorherrschend, begünstigt durch ihre ungleich vortheilhaftere Lage und alt herkömmlichen Verbindungen. Außerdem machte sich auf diesem Feld mehr und mehr die energische Konkurrenz der Spanier und Portugiesen selbst geltend.

Weiter, als bis zu den Niederlanden drangen weder die Venezianer noch die übrigen italiänischen Seestädte. Dort war der Gränzpunkt, auf dem die Hansen die orientalischen Waren zum Vertrieb im Norden von ihnen empfingen. Die Reise der Brüder Zeno nach Island und Grönland im vierzehnten Jahrhundert blieb ein Abenteuer ohne Folge, ebenso die Fahrt der beiden Genueser Vivaldi im J. 1281, welche in den Ozean hinausfuhren und spurlos verschwanden. Eigentliche Entdeckungen haben die Italiäner sowenig gemacht, als die Hansen. Beide waren Kaufleute und wenn es sein mußte, auch Kriegsleute, ihre Seemacht

verdient des gewaltigen Umfangs und der tüchtigen Leitung wegen volle Anerkennung, aber sie haben sich doch nur in dem vom Alterthum übernommnen Kreis des Welthandels bewegt und nicht einmal die Ausdehnung der Araber gewonnen. Die Schiffahrt der Italiäner war reine Küstenfahrt und wenn auch ihre Männer der Wissenschaft die alte Ahnung der überseeischen Welt zur Ueberzeugung brachten, der eigne Landsmann, welcher zur großen That entschlossen war, fand bei ihnen Geringschätzung und schnöde Abweisung.

Auffallend dagegen ist, daß Venedig, obgleich rein maritimer Staat, im Element des Wassers geboren und groß gezogen, und Seehandel und Schiffahrt vor allem Andern pflegend, in Ermanglung kühner Seefahrer mehre Männer hervorgebracht hat, welche die Erdkunde durch weite Landreisen befördert und bereichert haben. Als die Araber ihr Weltreich in Asien gestiftet hatten, brach ein unmittelbar direkter Verkehr der christlichen Völker mit Indien so gut wie ganz ab. Es war also auch nicht mehr die Rede von jenen kaufmännischen Reisen, wovon uns die alte Zeit so viele interessante Erinnerungen aufbewahrt hat und deren letzte im sechsten Jahrhundert nach Christus von Cosmas Indiopleustes unternommen wurde. Von den entferntern Handelszügen der Araber drang damals so gut wie keine Kenntniß nach Europa. Allein zu dem erwachenden Handelsgeist gesellte sich die Reiselust und das Verlangen, neue Mittel und Wege der Bereicherung zu entdecken. Die Kreuzzüge hatten ohnedies die Pforten des Orients geöffnet. Venedig genießt die Auszeichnung den Mann zu besitzen, der hier die Initiative ergriff. Marco Polo, aus vornehmer Familie gebürtig, hatte bereits in Kleinasien lohnende Handelsgeschäfte besorgt, als er den Trieb in sich spürte, den Welttheil gegen Osten zu bereisen. Es war gerade die Zeit, wo die Mongolen im Zenith ihrer Herrschaft standen (1260) und die Hofhaltung

des Großchans in Samarcand viel von sich reden machte. Marco Polo gelangte glücklich dahin und wußte das Vertrauen des Fürsten zu erlangen, welcher ihn bei seinen Reisezwecken bereitwillig unterstützte und förmlich in seine Dienste nahm. Mit diesen Vortheilen ausgerüstet drang der Reisende nach China, welches er unter dem Namen „Cathay“ beinahe in allen seinen Provinzen beschreibt. Von da besuchte er Hindostan und ist der Erste, welcher Bengal und Guzzerat bei ihrem heutigen Namen als große und unabhängige Reiche nennt. Außer den Landreisen machte er auch einige Seefahrten. Die Insel Zipangri scheint keine andre als Japan zu sein, sodann war er persönlich auf Java, Sumatra und den andern Sundainseln, auf Ceylon und der Küste Malabar bis zum Busen von Cambay, denen er sämmtlich die Namen gab, die sie jetzt tragen.

Marco Polo war kein Mann der Wissenschaft und der Bericht seiner Reisen scheint weniger an Ort und Stelle, als nach dem Gedächtniß abgefaßt worden zu sein. Manche Unrichtigkeiten, die davon die Folge waren, sowie einzelne Uebertreibungen haben spätere Kritiker veranlaßt, an der Wahrheit seiner Beschreibung zu zweifeln und ihn zu beschuldigen, daß er die Länder, wovon er erzählt, gar nicht gesehen habe. Allein wol sehr mit Unrecht. Die Uebertreibungen erklären sich durch die Neuheit außerordentlicher Eindrücke, wofür zeither jedes Maß fehlte und einzelne Unrichtigkeiten werden vielfach durch die Treue und Wahrhaftigkeit andrer Stellen aufgewogen. Die Kenntniß des Sagos, wovon Marco Polo die ersten Proben nach Venedig brachte, ist ihm zu danken. Nicht unwichtig ist die Wahrnehmung, daß der indische Handel mit Alexandrien zur Zeit seiner Reise noch ganz in derselben Weise geführt wurde, wie im Alterthum und der Araberzeit. Die Erzeugnisse von der östlichen Halbinsel und den Inseln gelangen an die Küste von Malabar durch nationale Schiffe und von

da wurden sie nebst den der vordern Halbinsel eignen Produkten durch egyptische und arabische Schiffe nach den Häfen des rothen Meeres verführt. Die Kaufleute von Baßra und Hormus unterhielten, wie wir gesehen, in Betracht der besseren Fahrzeuge, die sie besaßen, weitere Verbindungen als die Egypter und es erklärt sich daher, daß die feinen und kostbaren Produkte Indiens, welche an der Küste Malabar nicht wuchsen, von ihnen direkt aus dem Erzeugungsland geholt und über den persischen Meerbusen eingeführt wurden. Jedenfalls ist die Reise Marco Polos die vollständigste Beschreibung, welche bis dahin ein Europäer über den Osten Asiens gegeben hatte. Andre Reisende, wie Barthema, Pegoletti, Conti, Bartolomei (diese beiden Florentiner), Barbaro u. s. w. folgten ihm, letztrer in besonderm Auftrag der Regierung, welche ihn als Agenten in Tana angestellt hatte und zum Abschluß von Handelsverträgen nach der Tartarei schickte. Nehmen wir diesen Fall aus, so knüpften sich an die übrigen Reisen wenige oder keine praktischen Ergebnisse, Marco-Polo wurde sogar von seinen Zeitgenossen mehrfach angefeindet und verhöhnt.

Auf zwei Weisen läßt sich die Größe des Levantehandels abmessen, welchen damals die Venezianer trieben. Einmal bei der Uebersicht aller Waren, welche durch ihre Vermittlung nach Brügge und Antwerpen, den beiden Lagerhäusern des nördlichen Europas gingen und sodann durch den Reichthum, welchen alle Städte die mit Venedig handelten, zumal die niederländischen und oberdeutschen für sich selbst erwarben. Wie groß mußten dann nicht die eignen Vortheile ausfallen. Es ist wol sehr schwer, über die Einkünfte Venedigs eine irgend genaue Schätzung jetzt anzustellen.*)

*) Es ist der Bericht eines Dogen Mocenigo aus dem J. 1421 vorhanden, dem Senat abgestattet über den Handel Venedigs mit Italien. Darin heißt es: „Tortona und Novara verkaufen uns jährlich 6000 Stück Tuch, Pavia 3000, Mailand 4000, Cremona 40000, Como 12000, Monza 6000, Brescia 5000,

Da ihr Levantehandel im fünfzehnten Jahrhundert beinahe so gut wie Monopol war, so mußte er alle die Gewinne abwerfen, die ein Monopol begleiten. Wo keine Konkurrenz ist, wo der Kaufmann es in seiner Gewalt hat, den Markt zu reguliren und die Preise der Waren, die er verkauft, allein zu bestimmen, müssen seine Gewinne exorbitant sein. Man kann sich am besten davon eine Vorstellung machen, wenn man den Zinsfuß jener Zeiten be-

---

Bergamo 10000, Parma 4000, im Ganzen 90000 Stück. Die Städte senden uns außerdem feines Gold für 1,558000 Zechinen, wofür sie von uns nehmen jährlich 50000 Ctr. Baumwolle, 20000 Ctr. Garn, 40000 Ctr. katalonische Wolle und ebensoviel französische; Gold und Seidenstoffe für 250000 Dukaten, 3000 Lasten Pfeffer, 400 Bund Zimmt, 2000 Ctr. Ingwer; Zucker für 95000 Dukaten, Näh- und Stickwaren für 30000 Dukaten, 40000 Ctr. Farbhölzer, andre Farbwaren zum Werth von 50000 Duk., Seife für 250000 Duk., Sklaven für 30000. Die Ausfuhr an Salz ist hierbei gar nicht in Berechnung gezogen. Man bedenke, wie viele Fahrzeuge der Transport dieser Waren in Bewegung setzt, theils um sie nach der Lombardei zu schaffen, theils um sie aus Syrien, Rumelien, Katalonien, Flandern, Cypern, Sizilien, überhaupt aus allen Theilen der Welt zu holen. Venedig gewinnt 2½ bis 3 Proz. an der Fracht. Und wie viele Menschen leben nicht von diesem Verkehr, Mäkler, Handwerker, Seeleute, tausende von Familien und endlich die Kaufleute, deren Gewinn nicht weniger als 600000 Dukaten beträgt. Verona nimmt jährlich 200 Stück Gold-, Silber- und Seidenstoffe, Vicenza 120, Padua 200, Treviso 120, Friaul 50, Feltre und Belluno 12 und außerdem beziehen sie 400 Last Pfeffer, 120 Bunde Zimmt, 1000 Ctr. Ingwer, 1000 Ctr. Zucker und 200 Scheiben Wachs. Florenz sendet uns 16000 Stücke Tuch und 350000 Zechinen bar, wofür es spanische und französische Wolle, Getreide, Seidenwaren, Gold und Silberdraht, Wachs, Zucker und Bijouterien erhält. Ueberhaupt setzt der Handel von Venedig jährlich 10 Millionen Zechinen in Umlauf." Dieser Bericht ist freilich sehr mangelhaft nnd beschränkt sich nur auf den Verkehr mit dem venezianischen Festland und Oberitalien, aber immer wird er genügen, um einigermaßen den Umfang und Werth des venezianer Geschäftes anzuzeigen. Die 10 Millionen beziehen sich ohne Zweifel auf den Gesammthandel und sprechen eine für damalige Zeiten außerordentliche Summe aus. Auch über den Preiskourant der venezianer Warenbörse besitzen wir Nachrichten vom Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts. Der Centner Baumwolle kostete 20 Dukaten, das Bund Zimmt 160, der Centner Ingwer 40, die Last Pfeffer 100, der Ctr. raffinirter Zucker 15, der Ctr. englische Wolle 40, spanische 60, das Stück Tuch 15—40 Dukaten.

rechnet. Es ist dies gewiß der richtigste Maßstab, um den Gewinn zu bemessen, welcher aus dem im Handel verwendeten Kapital abfällt, denn je nachdem der Zinsfuß hoch oder niedrig ist, muß der von ihm gemachte Gewinn differiren. Vom Schluß des elften Jahrhunderts bis Anfang des sechzehnten, als der Periode während welcher die Italiäner ihren größten Handel trieben, war der Zinsfuß erstaunlich hoch, gewöhnlich 20 Prozent, manchmal noch drüber und bis zum Jahr 1500 war er in keinem Theil Europas unter 10 bis 12 gefallen. Wenn nun die Gewinne eines so ausgedehnten Handels, als desjenigen der Venezianer, übereinstimmten mit diesem hohen Werth des Geldes, so mußte er wol die Quelle des größten Wolstandes für den Staat, wie für Private sein. Nach der Beschreibung aller Schriftsteller überstiegen die Einnahmen der Republik nicht minder als die von Einzelnen aufgehäuften Reichthümer alles bisher Bekannte. In der Pracht ihrer Häuser, im Ueberfluß an Gold- und Silbergeschirr, sowie Juwelen, kurz in Jeglichem, was zum Luxus und Comfort des Lebens beitrug, konnte sich kein Land jenseits der Alpen mit Venedig messen. All dieser Aufwand geschah dabei keineswegs aus einer prahlerischen und unbesonnenen Verschwendung, sondern war das natürliche Ergebniß nicht minder von Verdienst, als Glück und einer erfolgreichen Betriebsamkeit, welche, nachdem sie mit Anstrengung Schätze gesammelt hatte, nunmehr auch berechtigt war sie mit Glanz zu genießen.

Ein andrer triftiger Beweis von der Größe des venezianer Handels ist die Gründung seiner Bank, deren Kredit vom Staat selbst sicher gestellt war. Die Verrichtungen des Handels mußten bereits sehr zahlreich und mannichfach sein, bevor der Nutzen eines solchen Instituts sich geltend machen oder die Grundsätze des Handels so vollständig verstanden werden konnten, um der Bank ein zweckentsprechendes System und geeignetes Statut zu geben.

Venedig darf sich rühmen, Europa das erste Beispiel von einer Anstalt gegeben zu haben, welche den Alten ganz unbekannt war und jetzt der Stolz des modernen Handelssystems geworden ist. Die Verfassung seiner Bank war ursprünglich auf so gesunde Prinzipe gebaut, daß sie der Einrichtung von Banken in andern Ländern zum Muster diente und die Verwaltung seiner Geschäfte ist mit solcher Gewissenhaftigkeit geführt worden, daß ihr Kredit nicht ein einzigesmal gewankt hat. Das Jahr der Gründung ist ungewiß, Viele nehmen das Jahr 1157 dafür an, was aber augenscheinlich zu früh ist. Im J. 1246 legte Papst Innocenz IV. eine Summe von 2500 Mark Silber in die Bank nieder, welche an einen frankfurter Bürger auszuzahlen war. Wechsel kommen in Venedig bereits gegen Ende des zwölften Jahrhunderts vor. Große Thätigkeit entfaltete die Münze, florentiner und venezianer Geld war im fünfzehnten Jahrhundert durch ganz Europa in Umlauf.

Allein Venedig war nicht nur die Beherrscherin der Meere und die blühende Handelsstadt, es hatte auf seinen Laguneninseln und festländischen Besitzungen zugleich eine Industrie gepflanzt und groß gezogen, welche, eine weitere Quelle des Reichthums, seinem Eigenhandel noch einigen Haltpunkt in Zeiten gewährte, wo der größere Theil des Zwischenhandels bereits verloren gegangen war. Stadt und Umgebung waren angefüllt mit Fabriken aller Art. Wir haben erwähnt, wie die Regierung die Einfuhr von Rohstoffen als Tausch für die Ausfuhr von Kolonialwaren hauptsächlich aus dem Norden her begünstigte, sogar anbefahl. Dieser Anordnung verdankte die Tuchbereitung ihre Existenz. Von jeher galten Wollenwaren für einen der ausgiebigsten Exportartikel nach dem Orient und die venezianische Handelspolitik, welche, wo sie konnte, nach Alleinherrschaft und Ausschließung trachtete, glaubte in der Erschaffung einer inländischen Manufakturkraft

einen mächtigen Hebel dafür zu finden. Einmal diesen Grundsatz angenommen, befolgte sie ihn mit einer Konsequenz, die bisweilen in Widersinn ausartete, aber doch im Einklang mit dem ganzen Regierungssystem und begünstigt durch die eigenthümliche Konstellation der politischen Weltlage jener Zeit staunenswerthe Resultate hervorbrachte. Sehr gefehlt ist es dagegen, wenn man heutzutage den Nutzen beschränkender und prohibitiver Maßregeln in der Staats- und Volkswirthschaft durch das Beispiel Venedigs rechtfertigen will. Dazu fehlt jeder irgend zutreffende Maßstab des Vergleiches und eher würden diejenigen Recht haben, welche den Untergang Venedigs in seinem Monopolwesen, in seinem Handelszwang und Druck suchen und daraus den Vorzug der Handelsfreiheit nachweisen wollen.

Obgleich der Staat mit Eifer besorgt war der Tuchbereitung den nöthigen Rohstoff und um billige Preise zu liefern, obgleich er sie auch sonst durch Abgabenfreiheit begünstigte, dennoch wollte das Gewerbe nie recht zur Blüthe gelangen. Nicht allein daß Frankreich und zumal Flandern, welches den Rohstoff wolfeiler bezog und die Fabrikation großartiger betrieb, daher mannigfaltiger assortirt war und niedrigere Verkaufspreise stellen konnte konkurrirten, auch Italien, vor Allem Florenz und die Lombardei arbeiteten mit Erfolg in diesem Industriezweig. Die Venezianer erkannten bald, daß sie hier gegen die Uebermacht nicht durchdringen würden. Was thaten sie also? sie schützten ihre Industrie für den italiänischen Markt und bemächtigten sich der fremden für den auswärtigen, d. h. sie waren die Kaufleute, welche sie zur Ausfuhr vermittelten. Auf diese Weise fielen ihnen wenigstens die Handelsgewinne zu, und was die Hauptsache, sie behielten den direkten Verkehr mit der Levante in Händen und konnten Ware mit Ware zahlen. Auch mochten sie in Flandern die Tuche gegen den Absatz von indischen Produkten mit nicht geringem Vortheil

umtauschen und so auf beiden Seiten gewinnen, beim Einkauf wie beim Verkauf. So sehen wir in Venedig ansehnliche Vorräthe fremder Wollenwaren, die zum Export bereit lagen. Was die inländischen Fabriken noch am besten leisteten, war Scharlachtuch, das nach der Levante und schwarze Tücher, die nach Italien gingen.

Mit der Linnenindustrie hat sich Venedig nie beschäftigt, obgleich es von Egypten, den pontischen Ländern und Sizilien Flachs und Hanf bezog. Leinwand empfing es von den oberdeutschen Städten gegen levantiner Waren in großen Quantitäten und verführte sie nach verschiednen Orten. Dagegen finden sich Spuren, daß Baumwolle bereits zu Anfang des vierzehnten Jahrhunderts in Venedig versponnen und verwebt wurde. Sie kam aus Syrien, Egypten und Cypern, und ihre Einfuhr war fremden Schiffen ausdrücklich untersagt. Dennoch gelangte die Baumwollfabrikation zu keiner Bedeutung, einmal weil die Sitte der Zeit noch nicht dafür war, dann aber auch, weil die orientalischen Völker in diesem Zweig weit überlegen waren. In der Seidenweberei hatte Venedig Anfangs mit Sizilien, Genua und Lukka zu kämpfen, Länder, welche die Seide erzeugten, während sie auf venezianischem Gebiet noch nicht vorkam. Die Erobrung Moreas ersetzte alles Fehlende, man kam nun nicht nur in Besitz von Seide, sondern auch von geschickten Seidenwebern. Jetzt wurde die Fabrikation in Venedig einheimisch, breitete sich gedeihlich aus und konnte mit allen übrigen die Mitbewerbung wagen. Wie Holland und England, auf jede Gelegenheit bedacht, Gewerbe und Kapitalien, Intelligenz und Arbeitskräfte aus fremden Staaten an sich zu ziehen und sich einzuverleiben, benutzte es die traurigen Zustände, worin sich Lukka unter dem Tyrannen Castruccio befand, um gegen dreißig der ersten dortigen Seidenfabrikanten zur Uebersiedlung zu veranlassen. Sie brachten ihre gerühmte Kunstfertig-

keit der Brokat- und Sammtwirkerei mit, welche von nun an Venedig eigenthümlich wurde. Sie erhielten die nöthigen Fabrikgebäude eingeräumt, desgleichen das Bürgerrecht, Einzelne sogar die Aufnahme in das goldne Buch. Die Einfuhr fremder Seidenwaren war durchaus verboten, ausgenommen, wenn es galt, neue und besondre Muster und Gewebe zu erhalten. Eifrig besorgt der heimischen Fabrikation den guten Ruf zu erhalten, mußten alle Artikel, welche in den Handel kamen, vorher einer offiziellen Schau unterliegen, die Aufsicht und Intervention der Regierung in die Sphäre der Privatthätigkeit gab sich wie überall auch hier kund. Die Zünfte waren streng geschlossen und nur vollkommne Meister wurden zugelassen.

Wichtig für Venedigs Handel, namentlich nach der Levante, obschon verboten und mit dem kirchlichen Bannstrahl belegt, waren seine Waffenfabriken, welche Degen, Bogen, Helme, Panzer, Schilde und später Feuerwaffen verfertigten. Für die Ausfuhr bedurfte es jedesmal eines eignen Erlaubnißscheines, es galt, das Verbot mit guter Weise zu umgehen, worüber sich natürlich die Regierung das Gutachten vorbehielt. Großen Ruf genossen ferner die Bijouterien und Schmuckarbeiten Venedigs und wurden weit und breit gesucht. In Pelzwerk war die Stadt durch die Zufuhren aus dem schwarzen Meer und von der Donau der Hauptmarkt für den Süden. Wachs ging von hier nach allen christlichen Staaten, und der Bedarf desselben war in den frommen Zeiten keine Kleinigkeit. Nirgends wurde es aber auch so vortrefflich gebleicht und zu Kerzen und andern ähnlichen Gegenständen verarbeitet. Auch der Fabriken von Seifen und Parfümerien, Gold- und Silberdraht, Posamentirwaren, Marmor- und Mosaikarbeiten ist zu gedenken, vor Allem aber der Glasbereitung, worin Venedig lange Zeit einzig und unübertroffen in Europa dastand. Schon im elften Jahrhundert kannte und übte man das

wahrscheinlich dem Orient entnommne Geheimniß, das Glas zu färben und es auf die mannigfaltigste Art zu formiren. Seine Spiegel- und Fensterscheiben waren im Mittelalter die schönsten, die man kannte und die kleineren Glaswaren waren über alle Welttheile verbreitet. Seitdem dienen die venezianischen Glasperlen in Senar und Nubien bis heute als Geldmünze. Die Insel Murano war und ist noch jetzt der Sitz dieser ergiebigsten aller venezianischen Industrien. Um ihr nichts und am allerwenigsten den nothwendigen Rohstoff zu entziehen, wurde schon im J. 1275 nicht allein die Ausfuhr des Glassandes, sondern auch der Glasscherben untersagt. Die Soda und Pottasche bezog man aus Sizilien und Syrien.

Welche Pflege die schönen Künste in Venedig genossen, gehört zwar nicht hieher, ist aber doch zu erwähnen, weil damit die Blüthe so mancher Hülfsgewerbe in Zusammenhang stand und sich die Größe der Reichthümer erkennen läßt, wovon der Staat wie Privaten ebenso würdigen als nützlichen Gebrauch machten.

Die Venezianer glaubten ihre Herrschaft nicht sicherer gestellt und vertrauten niemals mehr auf die Fortdauer und Zunahme ihres Handels, als gegen das Ende des fünfzehnten Jahrhunderts zwei absolut tödtliche Streiche gegen sie geführt wurden. Die Bewundrung oder der Neid, womit die andern Völker Europas die Macht und Blüthe Venedigs betrachteten, brachten sie natürlich dahin, über die Ursachen dieses Vorzugs nachzuforschen und unter denselben schien ihr einträglicher Handel mit der Levante die bei Weitem untrüglichste zu sein. Unwillig von einer solchen Quelle der Bereicherung ausgeschlossen zu sein, die den Venezianern in solcher Fülle floß, versuchten verschiedne Länder sich einen Antheil

daran zu erwerben. Wir haben gesehen, wie die italiänischen Rivalen einer nach dem andern troz kürzerer oder längerer Erfolge zulezt davon abstehen und der Königin der Adria die Herrschaft lassen mußten. Der Schlag kam von ganz andrer Seite und änderte die Weltlage in so radikaler Weise, daß Venedig seiner traditionellen Politik und allen Erinnrungen der großen Vergangenheit absolut hätte entsagen müssen, wenn überhaupt selbst damit noch etwas zu retten und zu erreichen gewesen wäre. Aber der Geist war bereits erstorben, welcher die Republik aus einem Nichts zu einer Weltmacht erhoben hatte, die Aeste und die Krone blühten wol noch, an den Wurzeln nagte bereits Moder und Fäulniß. Statt ihren Handel auszudehnen und neue Entdeckungen zu machen, verschmähten die Venezianer sogar aus den Entdeckungen fremder Völker Nutzen zu ziehen. Daß sie durch Auffindung des neuen Handelsweges zu Wasser um Afrika herum vom indischen Handel ausgeschlossen werden könnten, kam ihnen noch nicht in Sinn, als der Weg schon aufgefunden war. Was alle Welt sah, wollten sie nicht glauben. Und als sie anfingen, die nachtheiligen Folgen des Umschwungs der Dinge zu spüren, suchten sie den alten Weg aufrecht zu erhalten, statt mit dem ganzen Aufgebot ihrer Kraft sich in den neuen zu werfen, trachteten durch kleinliche Mittel und Kräfte zu erhalten und zu erringen, was nur durch weise und energische Benützung der veränderten Verhältnisse, durch Auflebung des alten Unternehmungsgeistes zu erzielen war. Die Erkenntniß kam ihnen nicht eher, als Alles unwiederbringlich verloren und zu spät war, als die Schätze Indiens in Lissabon zusammenströmten, und die Entdeckung Amerikas einen totalen Wechsel des Verkehrs zwischen den verschiednen Theilen der Erde herbeiführte und jene kommerziellen Ideen und Einrichtungen schuf, welche den Hauptunterschied zwischen den Sitten und der Politik alter und neuer Zeit darstellen.

Die Portugiesen trieben den Handel mit Indien direkt, statt wie die Venezianer indirekt und da sie dort zugleich eine politische Herrschaft gründeten und Erobrungen machten, so waren sie im Besitz aller Mittel ausschließlich für sich zu sorgen. Einem Mann von dem Scharfsinn und der Thatkraft Albuquerques entging es nicht, wie vor Allem der Konkurrenz der Venezianer für immer ein Ende zu machen sei. Dafür war zunächst nöthig, am persischen und arabischen Meerbusen Stellungen einzunehmen, welche die Portugiesen zu Herrn der Schiffahrt machten und den Handel mit Bagdad und Egypten ihnen unterwarfen. Der eine Theil dieses Vorhabens gelang vollkommen. Indem sie die Insel Hormus, am Eingang des persischen Meerbusens eroberten (1514) sicherten sie sich den gesammten Handelszug, welchen auf diesem Weg die Araber und Perser Jahrhunderte lang geführt hatten. Das ganze westliche Asien bis Konstantinopel und östlich bis zur Bucharei wurde den Portugiesen für die indischen Produkte zinsbar, welche auf der Insel Hormus eine Stadt erbauten, die an Pracht, Luxus und Reichthum zu den gefeiertsten Sitzen des Ostens gehörte. Weniger glückte das Unternehmen auf das rothe Meer, wo die Portugiesen keine feste Niederlassung gewinnen konnten, und in den Untiefen mehrfache Schäden an ihrer Flotte erlitten. Dennoch blieb der Handel der Egypter gestört, denn in allen indischen Häfen hatten sie jetzt dem Ascendant der Portugiesen zu begegnen, der ihnen die größten Schwierigkeiten bereitete. So konnte es nicht fehlen, daß die Venezianer mehr und mehr die Abnahme ihres indischen Handels spürten. Um dieser einigermaßen vorzubeugen, überredeten sie den Sultan der Mameluken, welcher gleichfalls von dem reißenden Erfolg der Portugiesen im Osten beunruhigt war und darin für seine eignen Interessen die dringendsten Gefahren erkannte, mit dem Papst und dem König von Portugal in Unterhandlungen zu treten. Er that dies auch, allein mit jenem hochfahrenden Ton

und der Drohung der Vernichtung, wie solche zur Zeit des arabischen Fanatismus angebracht waren, jetzt aber nicht die geringste Wirkung hervorbrachten. Die Venezianer, als sie damit nicht ausreichten, bewogen den Sultan zu offnem Krieg gegen die Portugiesen und unterstützten ihn mit Geld und Holz für den Bau einer Flotte. Dieselbe lief von Suez ab, hatte aber kaum die Meerenge Babel Mandeb überschritten, als sie von den Portugiesen angegriffen und in die Flucht geschlagen wurde. Bald darauf stürzte der Mamelukenthron und die Türken bemächtigten sich Syriens, Palästinas und Egyptens (1517). Im Besitz dieser Länder erkannten auch sie die Nothwendigkeit mit ihren alten Feinden, den Venezianern sich über ein hier gemeinschaftliches Interesse zu verständigen und diese boten willig die Hand. Selim I. bestätigte ihnen alle Privilegien, die sie unter den Mameluken gehabt hatten, befreite alle über Alexandrien in seine Staaten eingeführten indischen Waren vom Zoll, während er die über Lissabon eingehenden schwer belastete.

Indeß dies Alles waren eitle Bemühungen gegen die unvermeidliche Wendung der Dinge, die eingetreten. Dazu traf Venedig neben der Handelskonkurrenz politisches Ungemach. Die Ligue von Cambrai (1508) brach seine Kraft und demüthigte seinen Stolz, und unfähig mit den Waffen aufzutreten, nahm es zu diplomatischen Künsten seine Zuflucht. So ließ man 1521 dem König Emanuel anbieten, alle in Lissabon eingeführten Gewürze nach einem stipulirten Preis anzukaufen mit Ausnahme dessen, was für den Bedarf der portugiesischen Unterthanen abging. Natürlich wurde dieses Anerbieten, welches Venedig ein verlornes Monopol wieder geben sollte, mit Verachtung zurückgewiesen, der Verlust der Inseln Cypern und Kandia gegen Ende des sechzehnten Jahrhunderts vollendete den Ruin, die fortdauernden und erbitterten Kriege mit den Türken zerrissen alle Fäden friedlichen Verkehrs und der ganze

von ihnen besetzte südöstliche Theil Europas versank in jene Barbarei, welche ihn bis auf die Gegenwart von der übrigen Kultur unsres Erdtheils getrennt gehalten hat. Für Venedig schloß sich damit sein nächster und natürlichster Wirkungskreis. Zehrend von den großen Erinnerungen und gesammelten Schätzen konnte es wol noch zwei weitere Jahrhunderte fortdauern, aber es war mehr Vegetiren als Leben und die neue Periode der Handelsgeschichte geht an ihm fast unbeachtet vorüber. Seine kommerzielle Macht und Größe sind bereits mit diesem Abschnitt dahin, das Aufhören seiner politischen Existenz ist bedeutungslos.

Ein großer Theil der allgemeinen Bemerkungen, welche über die Handelszustände, Interessen und Tendenzen Venedigs im Voranstehenden enthalten sind, finden mehr oder minder auch auf die übrigen Handelsstaaten Italiens, Genua insbesondre ihre Anwendung. Bei aller Feindschaft unter einander hatten sie doch beinahe die nämlichen Ausgangs- und Endpunkte, die Sphäre ihrer Wirksamkeit war dieselbe, die Mittel und Wege, die sie brauchten, gleichen sich auffallend, und nicht minder stimmen die Ursachen ihres Falles und Untergangs im Wesentlichen überein. Deswegen konnten wir sie unter dem Kollektivnamen der Italiäner in eine Darstellung zusammenfassen, obgleich sie keine nationale Einheit repräsentiren.

Doch sei es erlaubt, über Genua noch einige spezielle Daten nachzuholen. Der Glanzpunkt seines Handels und seiner Macht war unstreitig das Jahrhundert nach Wiederherstellung des griechischen Kaiserthrones bis zur unglücklichen Schlacht von Chioggia (1261—1369). Seine Herrschaft im schwarzen Meer und die Verbindungen, die es mit dem Innern Asiens unterhielt, übertrafen bei Weitem das, was Venedig erreichen konnte, dagegen blieben die Genueser in Egypten zurück. Die Türken zeigten sich durchaus nicht so geneigt zu Handelsverträgen oder gar Freiheiten, wie die

Mameluken und Genua in der Hoffnung, in Konstantinopel Meister zu bleiben, versah es zu rechter Zeit in Egypten Boden zu fassen. Allerdings genoß es da, wie wir gesehen, auch manche Rechte und Privilegien, hatte sogar seit 1332 in Alexandrien eine Faktorei begründet und nahm Antheil am Aus- und Einfuhrhandel. Aber dieser Antheil, schon von Anfang herein schwach, wurde von den Venezianern mehr und mehr verkürzt und ging eher zurück als vorwärts. Gemeinschaftlich mit den Türken verdrängten sie die Rivalin auch aus Cypern und andern Inseln des Archipels, wo sie Niederlassungen besaß. Dadurch wurden ihre Verbindungen mit der Levante geschwächt und ganz unterbrochen und sie konnte in diesem Handel bereits um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts mit Venedig nicht mehr konkurriren. Bis dahin hatte Genua das südliche Deutschland, die Schweiz und die Lombardei hauptsächlich mit den orientalischen Erzeugnissen versehen, so wie mit den niederländischen Märkten verkehrt. Daher nahm es auch die zahlreichen Gegenstände seiner Ausfuhr, Tuch, Leinwand, Barchent, Eisen und Stahlwaaren, Waffen. Auch hatte es eigne Fabrikation, wenn schon nicht von der Bedeutung Venedigs, und arbeitete in Wolle, Baumwolle, Seide, Marokin, Leder, Stickerei, Silber- und Golddraht u. s. w.

Länger und selbständiger als nach Osten behaupteten sich die Genueser nach Westen. Hier wurden sie von den spanischen Mauren vielfach begünstigt, sie hatten Handelslogen in Valencia, Alikante, Cartagena, genossen Zollermäßigung, oft gänzliche Freiheit und durch ihre Hände ging zum großen Theil die Ausfuhr der andalusischen Produkte. Auch mit den christlichen Staaten der Halbinsel machten sie frühzeitig Geschäfte. Schon im J. 1127 als Barcelona noch unter eignen Grafen stand, erhielten sie durch Vertrag freie Schiffahrt und freien Handel längs der katalonischen Küste. Nachdem die Könige von Arragonien Majorka erobert hat-

ten, traten sie einen Theil des Gebietes an die Genueser ab, welche sofort eine Niederlassung begründeten, die eine wichtige Station für ihren westlichen Handel wurde. Zu Ende des dreizehnten Jahrhunderts ertheilte ihnen der König von Kastilien das Recht in Sevilla zu residiren, einen Konsul zu ernennen, Faktoreien und Warenlager einzurichten. Die Grafen von Provence, denen sie in einer Fehde gegen die Mauren beigestanden, befreiten sie von allen Handelsabgaben in den Häfen westwärts der Rhone, überhaupt erlangten sie in dem südlichen Frankreich, zumal seit Verlegung der päpstlichen Residenz nach Avignon, großen Einfluß und beherrschten den innern wie äußern Markt, überall hatten sie Kommanditen, welche ihre Interessen wahrnahmen und mehr die italiänischen Konkurrenten, Pisaner, Florentiner, Lombarden so wie die Juden zu bekämpfen hatten, als die Einheimischen. Ihr kaufmännischer Uebermuth ging soweit, daß sie letztre ihrer natürlichsten Rechte berauben, so z. B. der Stadt Nimes die Fahrt auf dem Mittelmeer verwehren wollten. Was sie am meisten begünstigten, war die inländische Fabrikation von Tuchen, welche in den Städten Languedocs, Narbonne, Carcassone, Perpignan und Toulouse blühend betrieben wurde, besonders in bunten und hellen Farben, für den Geschmack des Orients berechnet. Messen in verschiednen Städten des südlichen Frankreichs, worunter die von Beaucaire die berühmteste, konzentrirten den Binnenhandel und wurden durch die Italiäner vornemlich in Bewegung gesetzt. Auch verkehrten sie Anfangs auf diesem Weg mit den Niederlanden und mit England. Englische Wolle kam auf dem Seeweg nach Bordeaux, wurde dann die Garonne aufwärts bis Montpellier geschafft und endlich in Aigues Mortes nach Italien verladen. Die Flußschiffahrt war in Frankreich frühzeitig im Gang. So wurden levantiner Artikel längere Zeit über die Rhone, Saone, Doubs nach dem Rhein und der Mosel auf die niederländischen Märkte versendet.

Dies hörte natürlich auf, sobald die direkte Wasserverbindung zwischen Italien und den Niederlanden die Regel wurde. Ohne Zweifel haben die Genueser hier den Anfang gemacht, ihre Schiffe waren die ersten, welche sich über die Meerenge von Gibraltar hinaus wagten, zu Ende des dreizehnten Jahrhunderts sehen wir sie in Lissabon, wo sie sich freundschaftliche Aufnahme zu verschaffen wußten und bereits um das Jahr 1316 begegnen wir ihnen in London und Brügge im Besitz von Rechten und Privilegien, welche die Venezianer erst später auf wiederholte Reklamationen zu erlangen vermochten.

Auch mit den Barbaresken waren die Verbindungen Genuas lebhafter, als die Venedigs. In Tunis besaß es die Stadt Gigil als Freihafen und in Ceuta hatte es ein Hauptkonsulat für das Marokkanische. Ohne Zweifel nahm es durch diese Wege Antheil an dem innern Handel Afrikas. Das Ansehen, worin es bei den Raubstaaten stand, verdankte es vornemlich seiner ausgezeichneten Seemacht, welche die Piraten schonungslos verfolgte, die geringste Verletzung unversöhnlich rächte und Tripolis zweimal kurz hinter einander eroberte und plünderte.

Mochte daher an Zahl der Schiffe die venezianer Marine voraus gehen, mochte sonst in der Bauart und innern Einrichtung kein Unterschied obwalten, so war dagegen in der ebenso geschickten als unerschrocknen Führung und in der Ausbildung des eigentlichen seemännischen Geistes die genuesische überlegen. Ihre Geschichte ist reich an glänzenden Illustrationen, an wahren Heldenthaten. Weniger streng diszipliniert hatte sie sich um so freier aus sich selbst entfaltet; ihre besten Kapitäne waren nicht selten Freibeuter, welche die Regierung, je nach den Verhältnissen, unterstützte oder verläugnete. Marebot, Lescari, Zakaria waren solche Freibeuter, von deren Streifzügen der Staat den größten Nutzen zog. Ihnen verdankte unter andern der genuesische Handel die Freiheiten und Rechte,

welche er in Trapezunt genoß, und die Venezianer fürchteten die ganze Flotte ihrer Feinde weniger, als diese tollkühnen Parteigänger, die ihre Kauffahrer kaperten, ihre Kolonien überfielen und brandschatzten und sich ebenso gut zu schlagen, als, wenn es Noth that, durch die Flucht zu retten wußten. Sonst hatten die Genueser ihr Seewesen ziemlich auf gleichen Fuß eingerichtet, wie die Venezianer, nur daß bei dem vorherrschend demokratischen Charakter ihrer Verfassung der bürgerlichen Selbstthätigkeit ein weiterer Spielraum gelassen war und die tyrannische Intervention des Staates weniger Statt fand. Im Levantehandel verwendeten sie Schiffe von großem Tonnengehalt. Aus dem J. 1379 wird ein Dreidecker erwähnt, welcher eine Ladung von Gewürzen, Mußlin, Seidenstoffen, Edelsteinen u. s. w. im Werth von 1,500000 Dukaten überbrachte, und der Verfolgung der Venezianer nur mit knapper Noth entging. In Kriegszeiten bedienten sich die Genueser mitunter neutraler Flagge, um europäische Waren nach dem Orient zu bringen. Doch war dieses Recht der Neutralität damals noch sehr bestritten und man konnte sich nicht darauf verlassen. Obgleich man zu dem Glauben berechtigt wäre, es hätte der Haß Genuas gegen Venedig jedes ähnliche Gefühl gegen andre Nationen unterdrücken müssen, so sehen wir es nicht minder mit den Kataloniern in erbittertem Kampf, deren Marine seit dem vierzehnten Jahrhundert zu großem Aufschwung gelangt war und sich im Mittelmeer geltend zu machen anfing. Die Katalonier verbanden sich zum Oeftern mit den Venezianern, so unter Anderm bei der Seeschlacht im Bosporus, 1352. Doch behauptete im Ganzen Genua die Hoheit des Meeres. Fremde Mächte suchten vielfach bei ihm Schutz oder erbaten sich seine Seeleute zum Kommando ihrer Flotten. So nahm der König von Portugal Dyonis den Genueser Pezagno in seine Dienste, damit derselbe mit zwanzig erfahrnen Landsleuten, als Galeeren- und Schiffskapitänen, die portugiesische Marine see-

tüchtig machen solle. Desgleichen verstärkte Philipp der Schöne von Frankreich im J. 1304 seine Kriegsflotte gegen Flandern mit elf genuesischen Galeeren, die unter dem Befehl von Grimaldi viel zum Sieg beitrugen. Auch Kolumbus soll eine Zeit lang im Sold des Grafen René von Provence gestanden und marseiller Kauffahrteifahrer eskortirt haben. Die genuesische Seemacht überdauerte den Untergang des Handels und konnte es noch im siebzehnten Jahrhundert wagen, der französischen Marine die Spitze zu bieten. In Friedenszeiten diente sie hauptsächlich als Frachtfahrer.

Unter den oberdeutschen Städten machten Ulm, Nürnberg, Straßburg und Basel ganz ansehnliche Geschäfte mit Genua, sowol in Import als Export, obgleich die Kaiser Venedig, das sein Handelsinteresse diplomatisch besser wahrzunehmen verstand, begünstigten. Für den Binnenverkehr gewährten zwei so bevölkerte und wol angebaute Länder, als Piemont und die Lombardei eine reiche Ausbeute, und auch das eigne Gebiet der Republik war nicht unbedeutend. Es reichte längs der Küste bis Nizza und südlich bis zum Arno. Die Insel Korsika war ihr nach Untergang Pisas zugefallen. Auch auf Sardinien und Sizilien hatte sie feste Niederlassungen, so in Messina und Syrakus, welches ihr kurze Zeit unterworfen war. Die Normannen verstanden sich nicht auf den Handel und überließen ihn ohne Bedenken den Genuesern. Die reichen Produkte Siziliens, Oel, Seide, Baumwolle, Getreide, Salz, Schwefel, Weine, die man zum Gegensatz der griechischen lateinische nannte, wurden fast ausschließlich durch ihre Vermittlung ausgeführt. Eine vorzügliche Kreditanstalt besaß die Stadt in der Bank des H. Georg. Ihre Operationen waren sehr umfassend und weit verzweigt. Auswärtige Kabinete nahmen ihre Hülfe mehrfach in Anspruch und als Karl VIII. von Frankreich Italien bekriegen wollte, machte er bei ihr die nöthige Anleihe.

So sehen wir für Genua alle Elemente vereinigt, die es auf gleichen Rang mit Venedig nicht nur hätten erheben, sondern auch darauf erhalten sollen. Allein äußere und innere Ursachen wirkten dagegen, äußere, wie die durch ihre Nähe doppelt gefährliche Konkurrenz Spaniens und Portugals, sodann der Untergang des griechischen Kaiserthums und der Sieg der türkischen Waffen, welche auf dem schwarzen Meer keine fremde Macht duldeten, zuletzt eine geringere Gunst des Glückes, als sich die Lagunenstadt zu erfreuen hatte; innere, wie eine fortdauernden Schwankungen und Wechseln ausgesetzte Verfassung, leidenschaftliche Parteikämpfe, welche die Einmischung fremder Mächte herbeiführten und eine Handelspolitik, deren Intoleranz und Gewaltthätigkeit mehr die Motive kaufmännischer Mißgunst und Eifersucht, als die konsequente Folge einer festen, unverändert angenommnen Staatsmaxime, wie bei Venedig, unterlagen oder doch zu unterliegen schienen. Genua übte eine Politik der kleinlichen Mittel, und that sich damit mehr Schaden, als Venedig, welches entschieden auf ein großes Ziel hinarbeitete und wenn es auch den Haß der unterdrückten Völker erndtete, doch zugleich ihres Gehorsams, ihrer Furcht und Achtung sicher war. Hätte Genua außer guten Kaufleuten und Rhedern auch Staatsmänner gehabt, deren Blick sich von dem Geschäftskreis der Kontore zu der Anschauung eines weltgeschichtlichen Wendepunktes erheben konnte, sie würden ihren Landsmann Kolumbus, als er ihnen die Ausführung seines großen Planes zuerst anbot, mit keiner abschlägigen Antwort entlassen, sie würden die Gunst des Augenblicks zu ihrem eignen Verderben nicht also schmählich verscherzt haben. Seine Lage am offnen Wasser des Mittelmeeres befähigte es ganz anders für eine Theilnahme am Welthandel nach Westen, als das in die äußerste Bucht der Adria gebaute Venedig.

Der engherzige Geist der Ausschließlichkeit, welcher die italiänischen Handelsrepubliken nur zu Haß und Feindschaft gegen

einander trieb, ließ sie die Gemeinsamkeit eines nationalen Interesses ganz übersehen. Jede Stadt glaubte für sich selbst ein Ganzes zu sein, sie betrachteten sich nicht als Glieder eines Körpers, sie bekriegten und zerstörten sich als unabhängige und einander fremde Mächte. Selbst in dem kurzen Zwischenraum des Friedens, der zwischen Venedig und Genua herrschte, zeigt sich nicht die geringste Spur zur Anbahnung eines nationalen Bundes, zu einer Gemeinsamkeit des Handelns, sei es auch nur zur Vertheidigung gegen die beide mit gleicher Gefahr bedrohende Invasion der Türken. Die genueser Flagge war von den venezianischen, die venezianische von den genueser Kolonien so gut wie ausgeschlossen und wo sie sich auf neutralem Boden begegneten, war ihr Augenmerk nur darauf gerichtet, sich zu übervortheilen und auszustechen. Wollen wir auch die damaligen Zeitverhältnisse in gebürende Rücksicht ziehn, welche eine Gegenseitigkeit des internationalen Verkehrs, wie in unseren Tagen, nicht kannten und vielleicht auch nicht erlaubten, wollen wir darum von dem Monopol- und Prohibitivsystem, welches die Handelspolitik der Hansen kaum minder, als der Italiäner charakterisirt, ganz absehen, — dies Alles hätte doch die Aeußrungen eines Nationalgefühles nicht unterdrücken sollen, dessen solidarische Macht und Stärke allein im Stand gewesen wäre, die Krisis zu bestehen. Denke man sich die italiänischen Republiken zu einem batavischen oder nur hansischen Bund vereinigt und man wird keinen Augenblick zweifelhaft sein, daß es so vereinten Kräften und im Besitz des trefflichsten Seewesens wol gelungen wäre, ihre Niederlassungen in Griechenland zu behaupten, Europa vor dem Einbruch der Türken zu retten, Italien von aller Fremdherrschaft zu befreien und selbst den Portugiesen den Seeweg nach Ostindien streitig zu machen. Statt dessen aber fortwährend uneins unter sich, einander mehr noch hassend, als jene Feinde der Christenheit konnten sie gegen diese nur wenig ausrichten. Zwar kam gegen

Ende des fünfzehnten Jahrhunderts ein Bündniß gegen die Türken in Anregung und besonders suchten es die Päpste zu fördern, aber von keinem regen Geist beseelt blieb es wirkungslos, die Spaltung dauerte fort und die Muselmänner erkannten sehr wol, daß sie von so vereinzelten Kräften Nichts zu fürchten hätten. Ein andrer Bund im J. 1526 für die Unabhängigkeit Italiens gegen die Fremden eingegangen, fand kein besseres Schicksal. Lauheit und Verrath seiner Theilnehmer hatten die Unterjochung Mailands und den Sturz der toskanischen Republiken zur Folge. Den nationalen Bestrebungen zuwider wirkte auch die Hierarchie und neben diesen Kämpfen nach Außen war jedes Gemeinwesen noch den Wechselfällen der innern Kämpfe zwischen Demokratie, Aristokratie und Autokratie unterworfen. Die Stabilität der venezianer Verfassung gestaltete sich nach und nach zu einer Versteinrung, woraus jeder Geist entwichen war, und die nur vernichtet, aber nicht neu belebt werden konnte. Mangel an Einheit und Kraft des Nationalverbandes, und dies gerade zu einer Zeit, wo große in sich centralisirte und geschloßne Staaten auf die Weltbühne traten, ist eine der obersten, wo nicht die oberste Ursache selbst, weshalb die Handelsgröße und Blüthe Italiens verloren ging. Sie hätte allein gewirkt, wäre auch Amerika nicht entdeckt noch der Weg um das Kap aufgefunden worden.

Die Niederländer.

Der mannigfache Antheil, womit die Niederländer in die Handelsgeschichte aller europäischen Länder bereits in diesem Zeitraum eingreifen, rechtfertigt zur Genüge die besondre und aus-

führlichere Darstellung desselben. Ihre Ausbildung zu einer Welthandelsmacht gehört allerdings erst der nächsten Periode zu, wo sie selbst mit schöpferischer Thätigkeit über alle Erdtheile sich verbreiten, die Blüthe des neuen Handelsgeistes entfalten und zu einem Grad von Ansehn und Einfluß, Reichthum und Glanz emporsteigen, wie die Annalen der Welt von einem Volk mit ursprünglich gleich geringen Mitteln und Kräften, beschränkt in Umfang und Zahl, von den vernichtenden Schrecken der Natur nicht minder bedrängt, als von der Arglist und Herrschsucht eines übermächtigen Herrn kein zweites Beispiel aufzuweisen haben. Eine so außerordentliche Erscheinung kann durch glückliche Umstände und Zufälligkeiten allein nicht erklärt werden, sie muß ihren Zusammenhang und Ursprung in der vorausgegangnen Geschichte des Landes und Volkes finden, und es ist daher ein großer Irrthum, welcher von Vielen begangen wurde, daß sie die kommerzielle Größe und politische Einheit der Niederlande von ein und demselben Zeitpunkt aus datiren und ihre Handels- und Staatsgeschichte erst mit der Revolution und dem Abfall von der spanischen Herrschaft eröffnen.

Wir können auf die frühesten Zeiten dieses Abschnitts zurückgehen, um bereits recht ansehnliche Spuren von Betriebsamkeit und Verkehr innerhalb der die Nordsee und das Flußgebiet der Schelde, Maas, des Niederrheins und der Yssel begränzenden Landstriche zu entdecken. Denn allerdings in dieser geografischen Ausdehnung begreifen wir hier den Namen der Niederlande, in einer Ausdehnung, wie sie politisch vor Kurzem anerkannt war, bis die Ereignisse der neuesten Zeiten jene Trennung in die Nord- und Südprovinzen, in Holland und Belgien wieder vornahmen, welche seiner Zeit zwischen der Republik der Generalstaaten und den spanisch-östreichischen Niederlanden bestanden hatte. Das Haus Burgund, welches als die herrschende Macht diese Periode schließt,

hatte unter seinem Szepter so ziemlich dasselbe Gebiet vereinigt, als womit der wiener Kongreß das vereinigte Königreich der Niederlande schuf. Brabant und Flandern, Holland und Seeland, Friesland und Geldern anerkannten die Oberhoheit Karls des Kühnen nicht minder, als Henegau und Lüttich, und wenn auch diese Provinzen des Südens in unsrer Epoche als die Heerde der Industrie, als die Marktplätze des europäischen Zwischenhandels und als Repräsentanten eines städtischen Bürgerthums voll Freiheit, Macht und Würde voranstehen, und vorzugsweise Rücksicht verlangen, so geht darum jenen Provinzen des Nordens Nichts an ihrem eigenthümlichen Interesse verloren. Wir würden die Höhe, wozu der holländische Handel im nächsten Abschnitt mit einem Sprung zu gelangen scheint, sehr falsch beurteilen, wenn wir nicht jetzt erführen, wie die Natur und Regierungsform, der konsequente Lauf der Begebenheiten und der Nationalcharakter schon seit frühesten Jahrhunderten gemeinschaftlich an dem großen Werk gearbeitet haben, wenn wir nicht zu den Quellen und letzten Ursachen aufstiegen, woher dem kleinen Volk die Fähigkeiten, Mittel und Kräfte kamen, um einen ungleichen Kampf mit dem gewaltigsten Monarchen der Welt einzugehen, ihn siegreich zu vollenden, sich nicht nur zu befreien, sondern von seinen Morästen heraus die Meere und den Handel der Welt zu beherrschen.

Die Handelsgeschichte von Flandern und Brabant ist insofern nur auf das Territorium beschränkt, als die Bewohner dieser Provinzen den auswärtigen Handel weniger auf eigne Rechnung und Gefahr treiben, als vielmehr ihre Städte zu großen Niederlagen und Messen einrichten, wohin alle auswärtigen Kaufleute ihre Waren senden und in Person oder durch gemeinsame Vertretung ihrer Faktoreien gegen einander umtauschen. Daher die vielen fremden Contore und Börsen, Compagnien und Ansiedlungen. Der Brügger oder Antwerpner Kaufmann trieb für sich nur ein Platz-

geschäft, obgleich er sonst mit Nord und Süd, mit Lübeck und Augsburg, mit London und Venedig in Verbindung stand, von da kaufte und dorthin verkaufte. Aber die Waren aller dieser Orte und Länder lagen ihm unmittelbar zu Händen und zwar in dem vollständigsten Assortiment, er hatte keine weiten Bestellungen abzuwarten und unsichere Sendungen zu machen und auf demselben großen Emporium konnte er zugleich die Produkte und Fabrikate seiner Heimat zuverlässig an den Mann bringen. Die Fremden waren es, welche ihm direkt am Erzeugungsort seine Tuche abnahmen und den Vertrieb durch die Welt besorgten. Das Institut des Stapelzwangs führte sogar eine Zeit lang den wichtigsten Rohstoff der niederländischen Industrie, die Wolle, geradezu vor die Thüre der Fabriken von Brügge, Gent und Löwen. Wie groß daher auch immer die Summen sein mochten, welche Aus- und Einfuhr in Flandern und Brabant betrugen, es waren Hansen und Italiäner, Engländer und Oberdeutsche, Spanier, Portugiesen und andre Fremde, welche vornemlich damit zu thun hatten, eine liberale Handelspolitik und Zollgesetzgebung erlaubte ihnen den möglichst unbehinderten und freien Verkehr in einem Lande, welches durch seine geografische Lage ein gleich entfernter und bequemer Mittelpunkt für Alle war. Aus diesem Grund sahen wir uns bereits mehrfach veranlaßt, des niederländischen Marktes bei den hauptsächlichen Handelsvölkern dieser Zeit ausführlicher zu erwähnen und können zur Vervollständigung darauf zurückweisen. Natürlich blieb dem flandrischen und brabanter Kaufmann noch stets sein gemeßner Antheil an der allgemeinen Bewegung und der innre Handel war vornemlich in seinen Händen; die Städte gewannen ausnehmend durch den Zusammenfluß so vieler Menschen, die Monate oft Jahre lang verweilten und für den Betrieb ihres Geschäftes nicht unbeträchtliche Abgaben und Zölle entrichten mußten. Hier wo sich die unternehmendsten, geschicktesten und reich-

sten Kaufleute der damaligen Welt begegneten, war es natürliche Folge, daß sich eine vorzügliche Warenkenntniß ausbildete, daß alle Institute des Handels sich kräftig entwickelten und ein Handelsgeist und eine Handelspraxis sich verbreiteten, welche befruchtend die große Zukunft des Landes vorbereiteten. Die sonst zerstreuten Strahlen trafen hier in einen Brennpunkt zusammen und konzentrirten den damaligen Welthandel in einem Gesammteindruck, wie ihn die neuere Zeit nicht wieder hervorgebracht hat.

Ganz besonders bedeutungsvoll und entscheidend ist hierbei das Auftreten einer Industriemacht, annähernd dem Sinn, wie wir solche heutzutage verstehen. Denn was Flandern und Brabant in der eignen Theilnahme am auswärtigen Handel und an der Schiffahrt vermissen ließen, das ersetzten sie reichlich auf dem Gebiet der Fabrikation und Gewerbthätigkeit. War ihr gleich durch das Zunftwesen der Stempel der Beschränktheit aufgedrückt, so unterlag sie darin eben nur den unvermeidlichen Verhältnissen ihrer Zeit, innerhalb derselben hat sie das Außerordentlichste geleistet und kein andres Land konnte sich rühmen, daß bei ihm die Industrie in gleicher Weise zur Nationalarbeit sich gestaltet habe. Der Kunst- und Gewerbfleiß der italiänischen und oberdeutschen Städte mochte mannigfaltiger, vielleicht auch ausgebildeter sein, das einzelne Handwerk in ihnen fleißiger und lohnender betrieben werden, in der massenhaften Erzeugung für ein allgemeines Bedürfniß in allen Ländern steht die niederländische Tuchfabrikation unerreichbar da. Sie vertritt Kapitale und Arbeitswerthe, die für jene Zeit kaum geringer gelten dürfen, als für die unsre die Baumwollindustrie Englands. An die Betriebsweise darf man sich, wie gesagt, nicht stoßen, denn wenn gewiß dermalen freie Konkurrenz und Maschinen ganz andre Hebel industrieller Größe und Blüthe sind, als dazumal Zunftzwang und Handarbeit, so ist der Umfang und die Bedeutung nur um so mehr zu bewundern, wozu die nie-

derländische Industrie trotz allen Fesseln und Entbehrungen gelangte. Sie beherrschte alle Märkte, sie lieferte dem internationalen Handel einen der werthvollsten Gegenstände des Umsatzes und ohne sie wären die Niederlande, wie glücklich auch ihre Lage sein mochte, niemals der Schauplatz eines Welthandels geworden, der noch jetzt fortdauert, wenn er auch in seinen größten Dimensionen auf das benachbarte und verwandte England übergegangen ist.

Wir werden auf das Einzelne ausführlicher zu sprechen kommen und nicht übersehen, daß neben der Industrie Flanderns und Brabants Handel und Schiffahrt bei den nördlichen Provinzen zum Schluß dieses Abschnitts bereits so weit vorgeschritten sind, daß die Hansa selbst empfindliche Bedrängnisse davon erleidet und die Bestimmung einer glanz- und machtvollen Zukunft sich leicht erkennen läßt.

Als ein Küstenland, von zahlreichen und großen Flüssen durchströmt, mußten die Niederlande, sobald sie Bewohner hatten, jenen Verkehr unterhalten und jene Beschäftigungen treiben, welche von der Bodenbeschaffenheit und geografischen Lage unzertrennlich sind, Schiffahrt und Fischfang. Dies bestätigen auch die ältesten Nachrichten, welche uns römische Schriftsteller über die Bataver geben. Daß der Schiffsbau für Flüsse, wie für das Meer überhaupt den germanischen Völkern nicht fremd war, beweisen die Fahrzeuge, welche Cäsar sowol auf dem Rhein als bei seinem Uebergang nach Britannien bei den Venedern vorfand, desgleichen die Thatsache, daß dieses Volk längst gewohnt war, nach England überzufahren, um dort Zinn zu holen. Auch sind die römischen Flotten, womit die Expeditionen nach Britannien ge-

schahen, hauptsächlich auf der Insel der Bataver gebaut und ausgerüstet worden. Gewiß vervollkommneten dieselben dadurch ihre nautischen und technischen Kenntnisse und lernten die Bedeutung einer Seemacht schätzen. In der Erhebung des Civilis gegen das römische Joch (69 n. Chr.) sehen wir auch bereits batavische und friesische Schiffe erscheinen und mit Glück gegen den Feind kämpfen. Seitdem blieb das Seewesen dort heimisch und bildete sich unter allen den Stämmen aus, welche die Völkerwandrung dahin trieb und niederließ. Nicht selten artete es aus in Seeräuberei, wie man von einem solchen Streifzug erzählt, den bereits im vierten Jahrhundert die Franken längs den Küsten Frankreichs und Portugals durch die Enge von Gibraltar nach den mittelländischen Gestaden unternommen haben sollen. Noch mehr mit der See vertraut als die Franken, waren die Sachsen und vornemlich die Friesen, welche zuletzt dauernd die Küstenstaaten zwischen Weser, Yssel und Maas behaupteten. Friesen waren es, welche Karl im avarischen Krieg auf der Donau brauchte und Friesen haben den Engländern bereits unter König Ethelred Schiffe gebaut. Sie leisteten den meisten Widerstand gegen die Normannen, welche es daher vorzogen, ihre Einfälle in dem zur See bei Weitem wehrlosern Frankreich fortzusetzen. Wenn die Geschichte aus dem verworrenen Chaos so früher Zeiten nur spärliche Daten geben kann, so reichen sie doch hin, um uns über die Schiffahrtskunde und Seetüchtigkeit der Niederlande, in wie weit sie eben möglich waren, zu versichern. Wenn die alten Chroniken von tausenden von Schiffen erzählen, so muß man sich daran nicht stoßen, es waren eben nur Bote, nicht Schiffe, je mehr die Zeit vorschreitet, desto weniger wird die Zahl der Fahrzeuge, desto größer aber auch ihr Umfang und ihre Tragkraft.

Ferner dürfen wir annehmen, daß mit der Schiffahrt zugleich ein Handelsverkehr Statt gefunden habe, wenn er sich auch zunächst

nur auf Fischfang und Getreidezufuhren beschränkte. Von letzteren wissen wir zuverlässig, daß sie aus Britannien herüberkamen; Julian hielt dafür eine Flotte von 800 Segeln. Das feuchte Klima und der morastige Boden des Landes erlaubten damals den Kornbau noch weniger als später. Sodann fehlten zumal im Norden die Baumaterialien, Holz, Steine, Eisen. Dieser doppelte Mangel mußte mit dem Steigen der Kultur und Bevölkerung sehr fühlbar werden. So zwang die Ungunst des Bodens für beide Bedürfnisse und die gleich große Nothwendigkeit des Besitzes beider, die Niederländer schon von frühester Zeit an, ihre Befriedigung beim Ausland zu suchen, und den Flüssen und Meeren ihren Unterhalt und Gegenstände zum Tausch abzuzwingen, welche ihnen die Natur auf dem festen Land versagt hatte. Der ewige Kampf mit den Fluten des Meeres flößte ihnen zugleich Unternehmungsgeist, Energie und Wirthschaftlichkeit ein und ein mit so unsäglicher Mühe erworbner und zu vertheidigender Boden erschien als ein unersetzbares der größten Aufopferung würdiges Gut.

Die Anwesenheit der zahlreichen römischen Legionen gab nothwendige Veranlassung zu Handelsverbindungen mit andern römischen Provinzen, denn wir wissen, daß der Luxus und die Verschwendung der Feldherrn und Imperatoren auch mitten in barbarischem Land Nichts von den Genüssen Italiens vermissen wollte. Die Niederlande, zwischen Britannien und dem Rhein gelegen, hatten mehrfach den Vortheil des Durchzugs von Waren und Menschen; südwestlich wo die Belgier wohnten, bestand bereits frühzeitig ein Gränzverkehr mit dem kultivirteren Gallien und alle diese in der Natur der Dinge begründeten Einflüsse waren durch die Stürme der Völkerwandrung wol zeitweilig geschwächt und unterdrückt, aber nicht ganz zerstört worden. So konnten sich die Niederlande früher erheben und gerade dem Handel einen Schauplatz eröffnen, wofür andre der See entfernte und von

keinem ähnlichen Flußgebiet beherrschte Länder trotz politischer Macht und Größe doch der natürlichen Anlagen entbehrten. Untrügliche Beweise von dem Anwachs des niederländischen Handels und der Binnenschiffahrt, welche auf den Flüssen Statt fand, seit den Zeiten der Römer bis zu Karl dem Großen enthält die Geschichte der Zölle, dieser lästigen und ewigen Begleitung des Handels. Zwar weiß man nicht, wann zuerst alle diese Flußzölle angelegt wurden, welche dort noch bis auf die neueste Zeit bestanden, aber ihre frühe Entstehung läßt sich sicher aus der Abtretung des Zolls sehen, den Chilperich im J. 575 dem Bischof von Doornik schenkte. Als einer der ältesten Handelsplätze wird Wyk te Durstede angeführt, gelegen an dem Rheinarm, welcher den Namen Leck führt. Die Chroniken setzen es bis in das siebente Jahrhundert zurück und nennen es Emporium. Seine Geschäfte gingen westlich nach Köln und östlich zur Elbe, Bardenwyk und den wendischen Städten der Ostsee. Kaum minder alt ist das an der Waal gelegene Tiel, das sich noch bis auf die Gegenwart einen regen Wasserverkehr erhalten hat. Beide Städte litten sehr durch die Einfälle der Normänner, zumal Wyk, und im neunten Jahrhundert war bereits Dordrecht zur größten Handelsstadt der Niederlande emporgewachsen.

Die Regierung Karls des Großen äußerte ihre wolthätige Wirkung auch auf diesen Theil seines Reiches. Der Fürst besuchte von Aachen aus zu verschiednen malen die Niederlande und verweilte oft längere Zeit in den südlichen Provinzen, wo sich Gent bereits in einem blühenden Zustand befand und ein ganz ansehnliches Stadtwesen bildete. Auf den Werften der Schelde wurde die Flotte gegen die Normänner ausgerüstet, auch gab Karl ohne Zweifel die erste Anregung zum Kanalbau, welcher später sich nach allen Richtungen verzweigte und eine Erleichterung der Kommunikationen und des Transports gewährte, wie kein andres Land

Europas nur entfernt aufweisen konnte. Nicht minder verdankte man der Umsicht des großen Monarchen die Fortschritte in der Landwirthschaft, vornemlich in der Viehzucht und Käsebereitung, wodurch sich die Niederlande frühzeitig auszeichneten. Auf den kaiserlichen Gütern wurden wie allerwärts die Handwerke gepflegt und Sorge für die Heranbildung eines selbständigen Gewerbstandes getragen. Auf einzelnen Abteien und großen Rittersitzen fand das gegebne Beispiel eine erfreuliche Nachahmung. Doch wurden schon vor Karl dem Großen*) friesische weiße und gefärbte Mantelstoffe von den fränkischen Königen im vollen Aufzug ihres Glanzes getragen und als Ehrengeschenke an die höchsten Hofbeamten verliehen. Karl der Große wußte seinen Gesandtschaften nach Byzanz und Bagdad nichts Kostbareres mitzugeben. Ludwig der Fromme pflegte unter seine Beamten beim Osterfest friesische Röcke auszutheilen, und in einem provençalischen Dichter heißt es darüber „er könne im bloßen Hemd gehen, ihn kleide und wärme so sehr das Gefühl seiner Liebe, daß ihn nach friesischem Reichthum nicht gelüste.“

Friesland begriff nach seinem damaligen Umfang beinahe den ganzen nördlichen Theil der heutigen Niederlande. Auf eignem Gebiet wurde indeß die Wolle nur zum kleinsten Theil erzeugt, der Boden jener Gegenden hat sich nie zur Schafweide geeignet. Wo kam sie also her? Nun von nirgends anders her, als von England. Eine so frühzeitige Einfuhr englischer Wolle begreift sich um so leichter, wenn man bedenkt, daß die mit den Friesen stammverwandten Sachsen nach England eingewandert waren und so der Anlaß ganz nahe lag, das Produkt ihrer von Anfang an gedeihlichen Schafzucht dem Mutterland zu alt gewohnter Verarbei-

*) Schon den Römern waren die von den Atrabaten, einem Volk in der Gegend von Arras verfertigten Tücher bekannt.

tung zu überlassen. Daraus folgt denn auch die Nothwendigkeit einer regelmäßigen Seeverbindung zwischen den englischen und niederländischen Küsten und es erklärt sich, wie die beiden Länder so frühzeitig in den innigen Zusammenhang von Produktion und Fabrikation der Wolle gelangten. Je mehr der Kreis der Konsumenten von Tuchen zunahm, desto umfassender mußten die Arbeitskräfte und Anstalten dafür werden. Es genügte dazu nicht, wie bei der Leinweberei, der Fleiß und das Geschick des Einzelnen, die Färberei der Wolle und die Verfertigung gemusterter Stoffe verlangten mühsame und verwickelte Manipulationen und viele und vereinigte Hände, die ausschließlich für diesen Industriezweig arbeiteten, wurden nöthig. Er konnte nur da mit Erfolg angesiedelt werden, wo Menschen zahlreich sich zusammenfanden, wo die Spekulation auf Gewinn die größeren Anlagen und Betriebskosten zu decken hoffte. Die südlichen Provinzen der Niederlande, bei Weitem dichter bevölkert und fruchtbarer als der Norden, überflügelten diesen daher bald und entzogen ihm seine von Ursprung eigenthümliche Arbeitsweise. Das rasche Wachsthum der flandrischen und brabanter Städte hängt eng mit der Einwandrung und Ausbreitung der Tuchfabrikation zusammen. Es zeigte sich bald, daß dabei ansehnliche Gewinne, noch dazu in kurzer Zeit zu erlangen seien. Der Unternehmungsgeist, einmal geweckt, fand Mittel und Wege in immer größern Progressionen fortzuschreiten, die nationalökonomische Wolfahrt wurde durch eine weise Gesetzgebung sowol von Seiten der Städte, als der Landesherrn trefflich unterstützt, und unter den Innungen der verschiednen Städte erhielten Ehrgeiz und Eigennutz einen ersprießlichen Wetteifer und eine Strebsamkeit, die sich nicht ermüden ließ, und immer darauf dachte, wie eine die andre gegenseitig übertreffen könne. Natürlich fehlte es nicht an Auswüchsen und bedauerlichen Ueberhebungen, wozu Reichthum und schneller Verdienst verleiteten, blinder Parteihaß und die wil-

deste Faktionswuth zerriß nicht selten alle Bande der Ordnung und des Gesetzes und bedrohte den Frieden und die Sicherheit der Städte. Allein dennoch blieb ein Geist in dem Ganzen lebendig, der alle diese Störungen wieder ausglich und unschädlich machte, der allen kühnen und großen Unternehmungen in Handel und Wandel, in Künsten und Wissenschaften zuträglich war und ähnlich, wie in den italiänischen Freistaaten und den Hansestädten, auch für die niederländischen Gemeinden die herrlichste Blüthezeit, das goldne Zeitalter umfaßte. Die Industrie, welche in diesem Zeitraum allerwärts untergeordnet, bei den Alten zum großen Theil als eine verächtliche Beschäftigung der Sklaven erscheint, welche bisher nur für den lokalen Verbrauch, oder wenn nach Außen, nur für einen kleinen Kreis von Konsumenten arbeitete, sie erscheint hier mit einem Mal in einer universellen Bestimmung und lehrt den großen Massen der Völker Bedürfnisse, die sie zugleich befriedigt. Dies Alles erreicht sie bei einer vollkommnen Freiheit des Verkehrs, ohne das geringste Monopol von Schutz- und Differenzialzöllen, Prämien und wie sonst die andern künstlichen Beförderungsmittel unsrer heutigen Handelspolitik heißen.

Natürlich brauchte es zu solcher Bildungsstufe verschiedner Jahrhunderte der Vorbereitung. Im Ganzen gilt, was wir bei den Deutschen über die Konstituirung städtischer Gemeindewesen sagen, auch für die Niederlande. Rein germanischer Abstammung und in Folge des Vertrags von Verdun (843) auch politisch dem deutschen Reiche zugetheilt, theilten sie geraume Zeit dessen Schicksale und empfingen von daher einen großen Theil ihrer besten Institutionen. Während indeß die nördlichen Provinzen fest zur

Familie hielten und durch ihren Anschluß an den Hansabund auch die Gemeinsamkeit ihrer materiellen Interessen offenbarten, lockerte sich in den Provinzen jenseits der Maas und Schelde, wo wallonische Sprache und fränkische Sitte konkurrirten, der Reichsverband mehr und mehr und die deutsche Lehnshoheit wurde zum Theil bestritten, zum Theil gar nicht anerkannt. Die von den Kaisern eingesetzten Statthalter hatten sich souverain gemacht und erscheinen seit dem Anfang des zehnten Jahrhunderts als Grafen von Flandern, Artois, Namur, Herzoge von Brabant und Luxemburg mit Erbfolgerecht in ihrer Familie. Zwar zeigte sich Aehnliches ebenfalls im Norden, allein die Grafen von Holland, Seeland, Geldern u. s. w. widerstrebten weniger der kaiserlichen Gewalt und trugen von ihr williger ihre Grafen- und Fürstenkrone zu Lehn, während dagegen Jene im Süden, als Gränznachbarn mit Frankreich, Anlaß, Gelegenheit und Vortheil fanden, sich immer selbständiger zu machen und zwischen den beiden Großmächten möglichste Neutralität zu behaupten. Dies konnte ihnen indeß nur glücken, wenn sie der Anhänglichkeit und des Beistandes ihrer Unterthanen versichert waren. Um diese zu erlangen, mußten sie gerecht, freisinnig und zweckdienlich den Interessen des Volkes und der allgemeinen Wolfahrt regieren. Sie haben es auch redlich gethan und damit die Grundlage gelegt für die Blüthe und Macht, für den Reichthum und Fortschritt, für die Intelligenz und freie Verfassung des kleinen Landes. Dank ihren Bemühungen haben die Niederlande am wenigsten die Schrecken des Faustrechts gekannt, die Vertilgung des räuberischen Adels war frühzeitig ihre Lieblingsbeschäftigung, in keinem andern Theil Europas herrschte eine ähnliche Sicherheit und Ordnung. Sie lösten auch vielfach die Bande der Leibeigenschaft, und stellten ein Recht der freien Persönlichkeit her, wie es damals in Europa noch wenig gekannt war. Jetzt erst konnte sich ein Interesse an Besitz und Eigenthum

ausſprechen und ein bürgerlicher Handelsverkehr einrichten. Zugleich hatten die Fürſten regen Sinn für die Künſte des Friedens, verſtanden ſie zu pflegen und zu ſchützen und davon für ſich, wie für das ganze Land eine ergiebige Quelle des Einkommens zu machen. Sie legten Straßen und Kanäle an, ſuchten den Grund und Boden von Feudallaſten zu befreien und brachten dadurch ihre Landwirthſchaft frühzeitig auf den Höhepunkt, welchen ſie ſo ehrenvoll bis auf die Gegenwart einnimmt. Der Anbau des Flachſes und Hanfes ſtammt aus dieſer Zeit, und der Norden, zumal in Friesland, trieb einen ganz anſehnlichen Viehhandel nach Außen. Der Ruf dieſer Kultur war bereits ſo verbreitet, daß nicht ſelten zur Urbarmachung und zum Anbau verödeter und unfruchtbarer Bodenſtriche niederländiſche Koloniſten in fremde Länder erbeten wurden. Zumal waren ſie ſehr geſchickt in Waſſerbauten und in der Eindeichung von Grundſtücken zum Schutz gegen Ueberſchwemmungen. Um ſie zur Einwandrung zu bewegen, bewilligte man ihnen mancherlei Vorzüge vor andern, ſo erhielten ſie meiſt einen Erbpacht, der dem Eigenthumsrecht gleich kam. „Holländereien" hießen ihre Niederlaſſungen, welche hauptſächlich gegen die Mitte des zwölften Jahrhunderts in den Niederungen der Elbe und den Marken Statt hatten, und deren Spuren ſich noch bis auf unſre Tage verfolgen laſſen, z. B. die ſog. Vierlanden.

Unter weiſer Regierung, begünſtigt durch Lage und Bodenbeſchaffenheit, die ſie unter ſich und mit den angränzenden Ländern in nahe und bequeme Verbindung ſetzte und unwiderſtehlich zum Verkehr aufforderte, bevölkerten und kultivirten ſich die Niederlande überraſchend ſchnell. Unfähig, die wachſende Volksmenge zu faſſen, wurden die alten Städte erweitert und neue begründet. Die Fürſten begünſtigten auf alle Weiſe die ſtädtiſchen Anſiedlungen und ſtatteten ſie mit koſtbaren Freiheiten und Vorrechten aus; ja ſie ſorgten ſelbſt dafür, denſelben Arbeitsweiſen und Arbeits-

kräfte zuzuführen. Es war ein Graf von Flandern, Balduin III., welcher um das Jahr 960 deutsche Handwerker, insbesondre Wollenweber kommen und zuerst in Gent die Tuchbereitung betreiben und zunftmäßig einrichten ließ. Woher diese deutschen Weber kamen, sagt die Geschichte nicht ausdrücklich, erinnern wir uns aber, in wie früher Zeit die Verarbeitung der Wolle in Friesland heimisch und weit und breit berühmt war, so dürften wir kaum irren, wenn wir diese Einwandrung als eine friesische bezeichnen, und auf das verweisen, was bereits Oben darüber gesagt wurde. *)

Derselbe Graf Balduin suchte ferner den Verkehr seines Landes durch die Anordnung bestimmter Märkte und Messen, sowie durch die Ermäßigung der Zölle vorwärts zu bringen. Dennoch ging der Handel nicht viel über den lokalen Bedarf hinaus und war seiner Natur nach reiner Tauschhandel. Englische Wolle wurde wol eingeführt, aber doch nur in kleinen Quantitäten, und wenn auch die Tuchfabriken sich ausbreiteten und fortarbeiteten, so fehlte ihnen doch ein groses Marktgebiet, so waren ihre Absatzwege gering und beschränkt. Auch hier sind es die Kreuzzüge, mit denen der Wendepunkt eintritt, und die glänzenden Jahrhunderte des niederländischen Welthandels beginnen. Jetzt fallen mit einem Mal die Schlösser und Riegel, von allen Seiten dringt Luft und Licht herbei, und der erweiterte Kreis internationaler Bedürfnisse und Interessen knüpft ferne zeither sich unbekannte Länder an einander und vermittelt die gegenseitige Befriedigung. Eine allgemeine Bedeutung des niederländischen Handels tritt erst mit der

---

*) Einen gewissen Grad von Gewerbfleiß und Kunstfertigkeit darf man auch in den Klöstern jener Zeit suchen. So wird gerade in den Niederlanden von den Cisterziensern und Beguinen ausdrücklich erwähnt, daß sie Wolle zu Kleidungen verwebten, und von den Nonnenklöstern dieser Orden, daß sie Spitzen klöppelten.

Zeit ein, seitdem durch die Kreuzzüge die lang unterbrochne Verbindung des Westens mit dem Osten wiederhergestellt wird, die Völker des Abendlandes die Erzeugnisse des Orients kennen und schätzen lernen und die Italiäner durch ihre Kolonien und Herrschaft im Morgenland sich in Stand gesetzt sehen, den Westen und Norden Europas reichlicher mit levantiner Waren zu versehen und dadurch eines der ersten Erfordernisse einer großen Handelsbewegung, Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Produktion und Konsumtion und Zuwachs der Theilnehmer vollzogen wird.

Besonders lebhaft äußerte sich die Begeisterung für die Kreuzzüge in den südlichen Niederlanden. Mehre ihrer Fürsten zogen persönlich in das gelobte Land und bekleideten die höchsten Ehrenstellen, darunter selbst die Königswürde von Jerusalem. Einzelne dieser Expeditionen geschahen in direkter Seefahrt und bekunden am besten die Ausbildung, welche die niederländische Marine gewonnen hatte.*) Hauptsächlich waren es die Friesen und Holländer, die sich mit Schiffsbau und Rhederei befaßten. Erstere sollen bereits im neunten Jahrhundert bis zum Eismeer vorgedrungen sein und die Orkaden, Island, Grönland, Lappland, sowie die baltischen Länder besucht haben. Sie werden gewöhnlich in die norddeutschen Seefahrer inbegriffen. Alfred der Große ließ von ihnen die englische Flotte einrichten. Obgleich in der Mehrzahl der Freibeuterei ergeben, unterhielten sie zu Zeiten auch einen friedlichen Handelsverkehr, und die westfriesische Stadt Stavern wird im zwölften Jahrhundert wegen ihrer reichen und unternehmenden Kaufleute öfters mit Auszeichnung genannt. Sie hatten

---

*) Daß in Flandern das Seewesen nicht vernachlässigt wurde, lehren die aus dem neunten Jahrhundert stammenden Seegesetze der Stadt Damme, welche in der Nordsee allgemeine Geltung hatten. Doch sank die Handelsmarine, als sich später die Hansen und Italiäner des Fracht- und Zwischenverkehrs bemächtigten.

Niederlassungen in Wisby, Schleswig und Ripen und durch ihre Hände ging das nordische Geschäft. Wie anders konnten die dem Land fehlenden Materialien zum Schiffsbau herbeigeschafft werden? Auf den Inseln Texel, Walcheren, Schouwen und Gravesende befanden sich ansehnliche Werften und fremde Staaten ließen dort ihre Schiffe bauen. Die Bewohner, auf dem Element des Wassers geboren und täglich im Kampf mit demselben mußten vortreffliche Matrosen sein. Noch fehlte allerdings die leitende Macht, welche die Zerstreuten verband; sie bekriegten sich meist in kleinen Fehden und obgleich sie sonst dem Hansabund das Terrain streitig gemacht haben würden, zogen sie es lange Zeit vor sich ihm anzuschließen und seinen Triumf verherrlichen zu helfen. Frachtfuhren und Zwischenhandel, noch in unsrer Gegenwart zwei wichtige Faktoren des holländischen Geschäftes nahmen ihren frühen Ursprung aus den durch die Natur selbst gegebnen Verhältnissen.

Entscheidende Folgen brachte der Kreuzzug hervor, in welchem Konstantinopel erobert und das lateinische Kaiserthum gestiftet wurde (1204). Es war ein Graf von Flandern, welcher zuerst die neue Krone trug. Wie politisch schwach und unfähig auch die Schöpfung war, für den Handel hat sie segensvolle Früchte getragen. Venedig sah sich jetzt im Besitz einer Macht, welche ihm für das gewaltige Zuströmen der orientalischen Produkte mit Leichtigkeit die Absatzwege und Kanäle öffnete, um sie über Europa auszubreiten. Es galt nur einen geeigneten Markt zu finden, auf welchem sich Käufer und Verkäufer begegnen konnten. Denn einen direkten Bezug aus den Erzeugungsländern für alle seefahrenden Völker freizugeben, dazu hätte die engherzige und neidische Handelspolitik der Italiäner, welche mit Erbitterung sich selbst einander das Monopol bestritten, sich nimmermehr verstanden. Uebrigens war die Schiffahrt jener Zeit noch keineswegs dermaßen ausgebil-

det, als daß die entfernten Länder der Nord- und Ostsee ernsthaft an eine Konkurrenz mit den Italiänern in der Levante denken mochten.

So blieb nichts anderes übrig, als einen Zwischenmarkt zu wählen, auf dem sich Norden und Süden, Westen und Osten begegneten, und ein gemeinsames Interesse mußte in der Wahl desselben zusammentreffen. Je mehr die Hansa sich über den Nordosten Europas verbreitete und ihn in nationalökonomische Bewegung versetzte, desto fühlbarer wurde für sie das Bedürfniß, dessen Produkte gegen die Einfuhren der Levante umzutauschen und da sich die übrigen Staaten des europäischen Kontinents mehr oder minder nach diesen beiden Endpunkten hinneigten, so konnte kein Zweifel sein, daß derjenige Ort zum Zusammentreffen der geeignetste sei, welcher in der Mitte lag und wohin die leichtesten und bequemsten Zugänge führten. Auch auf die Schiffahrt war Rücksicht zu nehmen, deren damaliger Zustand die regelmäßige Einrichtung direkter Reisen von der Ostsee bis in das Mittelmeer und dessen Theile in einem Jahre hin und zurück nicht gestattete, um so mehr als während der Wintermonate alle weitere Schiffahrt eingestellt zu werden pflegte.

Wir finden in der Geschichte keine bestimmten Verhandlungen noch Verträge, welche die Niederlande eigends dafür ausersahen und ein gegenseitiges Uebereinkommen festsetzten; die nothwendige Einsicht aller dabei sich darbietenden Vortheile hat ganz von selbst darauf geführt. Im Land selbst war man vollkommen vorbereitet, der von Oben herab seit langer Zeit gepflegte Handelsgeist, der städtische Gemeinsinn, die nüchterne und sparsame Lebensweise, die industrielle Betriebsamkeit, und das kaufmännische Interesse vereinigten sich bald und begriffen die günstige Situation. Man öffnete weit die Arme und hieß Alle willkommen, welche der Einladung folgten.

So sehen wir bereits in der ersten Hälfte des zwölften Jahrhunderts levantiner Waren auf den niederländischen Märkten, welche ohne Zweifel von den aus Palästina heimkehrenden friesischen und holländischen Schiffen eingeführt waren. Im Land selbst verkauft oder nach Norden ausgeführt, wuchs mit der Kenntnißnahme derselben auch der Begehr und die Nachfrage. Große Gewinne wurden dabei realisirt, welche die Spekulation reizten. Neue Kreuzzüge folgten, die Pforten des Ostens öffneten sich weiter und weiter und ließen unermeßliche Schätze blicken. Italien zunächst zur Hand, bereicherte sich schnell und gelangte in den Besitz außerordentlicher Mittel und Kräfte, die ihm erlaubten, die größten Unternehmungen ins Werk zu setzen. Der Handel, bisher mehr zufällig und planlos betrieben, wurde jetzt organisirt und zur politischen Staatsmaxime erhoben. Wir erinnern, um nicht zu wiederholen an das, was bei den Italiänern gesagt wurde. Venedig und Genua richteten einen Handelszug nach den Niederlanden ein, der in regelmäßigen Jahresexpeditionen vor sich ging und Ladungen aller der Produkte enthielt, wornach die nördliche Hälfte Europas verlangte, wofür auch sie ihre Erzeugnisse auf denselben Markt zum Umtausch brachte und damit die Retouren in den dem Süden nothwendigen und wünschenswerthen Artikeln stellte.

Zur vollen Ausbildung gelangte dieser niederländische Weltmarkt mit dem Anfang des vierzehnten Jahrhunderts und dauerte unter abwechselnden Schicksalen einzelner Städte, die seine Mittelpunkte waren, bis über das Ende dieses Zeitraums, bis zum Ende des sechzehnten Jahrhunderts. Wenn gewissermaßen alle Völker Europas daran Antheil nahmen, so lassen sich doch zwei als die vorzugsweisen Träger und Repräsentanten des Aus- und Einfuhrhandels unterscheiden, die Italiäner und die Hansen. Sie theilten sich in die maritime und kommerzielle Hegemonie und es war ihr beiderseitiges Interesse, nicht einander in ihre Sphäre überzugrei-

sen, sondern jeder für sich zu bleiben. Es konnte für sie keinen neutraleren Markt geben, als die Niederlande, welche es wiederum in ihrem Vortheil finden mußten, beide Mächte auf gleich begünstigtem Fuß zu behandeln, und so von jeder den ganzen ungeschmälerten Antheil zu gewinnen. Und es beweist daher einen hohen Grad praktischer Geschäftskunde und noch mehr tief und weitblickenden Scharfsinns, daß die Herren und Gemeinden des Landes inmitten des durch Privilegien, Monopole und Ausschließungen beschränkten und daran gewöhnten Zeitgeistes eine vollkommene Freihandelspolitik einschlugen, allen Völkern gleiche Aufnahme gewährten, den Gang des Handels sich selbst überließen und sich jeder andern Einmischung enthielten, als der, ihm durch die zweckdienlichsten Anordnungen und Anstalten förderſam entgegenzukommen, ihn durch eine weise, gerechte und schnelle Handhabe der bürgerlichen Gesetze in allen Operationen zu unterstützen und so den Vorzug des Ortes recht lebhaft empfinden zu machen. Wir glauben, daß wenn man den Ursachen der langen und außerordentlichen Handelsblüthe der Niederlande in diesem Zeitraum nachforscht, auf dieses handelspolitische Regierungssystem der Hauptnachdruck zu legen und es höher anzuschlagen sei, als die natürlichen Vortheile der Lage und die Gunst der äußeren Verhältnisse. Dieselben allein konnten allerdings den Handel herbeiziehen, aber nicht auf die Dauer erhalten, dazu bedurfte es jener Grundsätze, welche Graf Robert III. von Flandern gegen Eduard II. König von England aussprach, der ihm das Ansinnen stellte, die Schotten von seinen Märkten auszuschließen. „Wir können Ew. Majestät nicht verbergen" lautete die Antwort, „daß unser flandrisches Land mit der ganzen Welt Gemeinschaft hat, wo Jeder freie Aufnahme hoffen kann. Dieses Privilegium können wir unmöglich aufheben, ohne unserm Land Untergang und Verderben zu bereiten." Die Hansa, welche sich doch überall Monopole und Vorrechte verschaffte, und für die nie-

derländische Industrie die reichste Absatzquelle war, vermochte nur mit dem kleinsten Theil ihrer Ansprüche durchzudringen und am Prinzip der freien Konkurrenz so gut wie Nichts zu ändern.

Unter den niederländischen Provinzen war es vornemlich Flandern, welches von den neuen durch die Kreuzzüge eröffneten Konjunkturen den größten Nutzen zog, wo sich der Zwischenmarkt des Welthandels zuerst eröffnete. Dies bewirkten verschiedne Umstände. Einmal war Flandern von den südlichen Provinzen die einzige, welche das Meer berührte, sodann zählte sie die meiste Bevölkrung, die größten Städte hatten die Industrie bereits schon entfaltet, war vortrefflich angebaut und mit vielen Kommunikationsmitteln versehen, zuletzt waren seine Regenten damals unstreitig die mächtigsten im Land, für die Wolfahrt ihres Volkes eifrig besorgt, voll Intelligenz und Thatkraft und was hier besonders entscheidet, durch ihre Theilnahme an den Kreuzzügen und hohe Auszeichmung darin in der Lage, dem sich nordwärts ausbreitenden Levantehandel Richtung und Niederlassung anzuweisen, sei es Anfangs durch direkte Zurücksendung und Ausladung flandrischer Schiffe, welche die Kreuzritter übergesetzt hatten, mit morgenländischen Erzeugnissen, sei es später durch Aufforderung der mit dem lateinischen Kaiserthum so nah befreundeten Venezianer.

Von Hauptstädten Flanderns nennt die Geschichte aus dieser Periode bereits Brügge, Gent, Ypern, Oudenarde, Ryssel (Lille), Alst und Kortryk. In allen, vorzüglich aber in Gent betrieb man das Gewerbe der Tuchbereitung, doch lag für Schiffahrt und Seehandel Brügge am geeignetsten. Nicht unmittelbar an der Küste, war es durch einen Kanal damit verbunden, welcher nach dem sechs Stunden entfernten Sluis führte, wo sich eine Bucht mit Hafen t Zwin in die See öffnete. Allerdings war der Zugang mit einigen Schwierigkeiten verknüpft und es bedurfte genauer Aufsicht das Fahrwasser in Stand zu halten. Indeß solange dies geschah,

konnte Brügge ohne Unterbrechung mit der See kommunizieren. Der eigentlich städtische Hafen hieß Damme, wo die Waren auf Bote oder Wagen umgeladen zu werden pflegten. Dergestalt erhob sich die Stadt im Lauf des dreizehnten Jahrhunderts zur Vorrathskammer aller Erzeugnisse Europas und des Morgenlandes, zum Stapelplatz des gesammten niederländischen Handels.

Wie der wachsende Reichthum eines Landes Allen, welche mit ihm Verkehr unterhalten, Nutzen schafft, wofern dieser Verkehr nur frei bleibt, so erregte der außerordentliche Aufschwung der niederländischen Kommunen darum weniger den Neid und die Eifersucht der fremden Völker, weil diese dabei auch für sich die größten Summen gewinnen und sich in ihren Geschäften oft freier, als in der eignen Heimat bewegen konnten. Alle Kundschaft Europas war auf einem Platz vereinigt, und je mehr Käufer und je reicher diese Käufer, desto schneller und besser der Verkauf. Kein andrer Markt, selbst nicht der italiänische, konnte was Mannigfaltigkeit der Waren, Vollständigkeit des Assortiments, Fülle des Kapitals und Schnelligkeit des Umsatzes betraf, mit dem niederländischen wetteifern. Die Schiffahrt und der Zwischenhandel der Fremden bildeten mit den flandrischen und brabanter Manufakturen zusammen ein Ganzes, wie es die Geschichte im internationalen Verkehr noch nicht wiederholt hat. Der Handel in den Niederlanden war damals rein kosmopolitischer Natur und deshalb hat er auch nach so vielen Seiten hin segensreichen Samen ausgestreut. Der ganze Norden und Westen Europas muß seine jetzige Größe auf diese Quellen zurückführen.

Der Zusammenfluß von Fremden, sowie die Einwandrungen und Niederlassungen von Inländern machten Brügge eine lange Zeit zur größten Stadt der Niederlande. Sie zählte gegen die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts gegen 150000 Einwohner, ihre

Börse beherrschte man kann wol sagen den Welthandel, denn es bestanden nicht weniger als sechzehn Faktoreien fremder Nationen, welche immer gefüllte Magazine hatten und täglich mit einander arbeiteten. Das hansische Contor, das am vollkommensten organisirt war, wird betreffenden Ortes des Nähern beschrieben werden. Außerdem unterhielten London, Bristol, Avignon, Lissabon, Barcelona, Pisa, Genua, Venedig u. a. mehr oder minder umfangreiche Kommanditen, sodann fanden sich unter den Niederländern selbst erste Häuser. Papier auf Brügge hatte Kurs durch die ganze Welt, obgleich das strenge Wechselrecht wegen seiner fast allgemeinen Befreiungen von Personalarrest so gut wie unwirksam war. Nach italiänischem Muster bildeten sich handelsrechtliche Bestimmungen und Usanzen, es scheint sogar eine bestimmte Börsenordnung bestanden zu haben, wenigstens ersehen wir aus den wenigen Notizen, die uns über die Einzelnheiten die Geschichte überliefert, daß für die kaufmännischen Transaktionen Mäkler ernannt wurden, welche vor den Schöffen der Stadt einen Eid leisten mußten, um als befugt zu gelten und Provision verlangen zu dürfen. Es war ihnen ausdrücklich untersagt, sich irgend bei Kauf oder Verkauf zu betheiligen. Außer Zweifel ist die Existenz von Assekuranzkammern und aller Wahrscheinlichkeit nach haben auch Banken oder wenn auch nicht mit diesem Namen doch andre Kreditanstalten bestanden. Im Allgemeinen herrschte nirgends größre Rechtssicherheit und Ordnung. Säumige Schuldner wurden mit Strenge verfolgt und mit Strenge die Aufrechthaltung des öffentlichen Vertrauens gewahrt. Man erleichterte auf alle Weise den Fremden ihr Kommen und Gehen. Die Zölle waren mäßig und gleich und die Abgaben drückten den Handel so wenig als möglich. Erbschaften und sonstige Geldsendungen konnten ohne Abzug ins Ausland gemacht werden. Wie mußte dies Alles, wovon anderwärts gerade das Gegentheil Statt fand, nicht den Verkehr anziehen und in Schwung bringen! Juden wur-

den in Flandern nicht geduldet und zur Errichtung eines Wechselgeschäfts bedurfte es landesherrlicher Genehmigung.

Mehre Kroniken jener Zeit geben ein Verzeichniß der Waren, welche aus den verschiednen Ländern Europas in Brügge, als dem Stapelplatz des Kaufes und Verkaufes zusammenströmten. Demnach lieferten die Deutschen Stahl, Kupfer, Eisen, Messing, sowol roh, als verarbeitet, Holz, Getreide, Flachs, Hanf, Wachs, Pech, Theer, Pelzwerk, Pottasche, Talg, Tauwerk, Leinwand, Glas, Segel, baumwollne Zeuge, Leder, Felle, Farbstoffe, Salz, fertige Kleider, nürnberger Waren, Bernstein, Heringe und andre Fische, Fleisch, Rheinwein, Oel, Wachs, Honig u. s. w.*) Spanien und Portugal schickten Weine, Feigen, Rosinen, Datteln überhaupt Südfrüchte, Süßholz, Zucker, Oel, Seife, Wachs, Eisen, Quecksilber, Wolle, Seide, Safran, Karmesin, Ziegenfelle. England Wolle, Blei, Zinn, Getreide, Häute. Frankreich Salz, Weine, Papier, Oel, ganz feine Tuche, Farbstoffe (Krapp und Karmesin) und gemischte Seiden- und Wollenzeuge, Italien Gewürze, Droguerien, Spezereien, Zucker, Reis, Baumwolle, Seide, Farbstoffe, sodann Seidenwaren und Sammte, Gold- und Silberstoffe, Kamlotts, Juwelen, Bijouterien, Alaun, Schwefel, griechische Weine. Die Einfuhren aus Deutschland geschahen theils zur See von den hansischen Städten, theils zu Land von Ober- und Mitteldeutschland. Italien schickte in der Mehrzahl in direkter Schiffahrt, später gingen jedoch nicht unbeträchtliche Quantitäten auf dem Landweg über Augsburg und Nürnberg den Rhein hinunter. Ein großer Theil der Waren war eigends durch den Stapelzwang auf Brügge verwiesen, z. B. sämmtliche Importe und Exporte der Hansa und eine Zeit lang auch die englische Wolle.

*) Unter diesen Einfuhren sind verschiedne Artikel nordischen Ursprungs, die durch die Hansa vermittelt wurden.

So konnte man sagen, daß in den Niederlanden sich alle Zweige und Spezialitäten des Welthandels vertreten fanden, daß auf seinen Märkten kaum ein einziger Artikel fehlte, der in Umsatz zu bringen, und daß diese Gütermasse in einer staunenswerthen Fülle und Vollständigkeit beisammen war. Ein großer Theil ging wol im Zwischenhandel wieder aus, die Hansen verführten die levantiner, die Italiäner die nordischen Produkte, England tauschte seine Wolle, Frankreich seine Weine gegen Fabrikate. Aber darum blieb noch immer ein ansehnlicher Betrag in den Niederlanden selbst, deren zahlreiche und wolhabende Bevölkerung keine geringe Konsumtionsfähigkeit besaß. Womit erwiederten nun diese die verschiednen Artikel, welche ihnen die Fremden zuführten? Unter den oben erwähnten Gegenständen sind niederländische Erzeugnisse nicht enthalten, und obgleich der Zwischenhandel durch Kommission, Spedition, Rhederei und seine andren vielseitigen Manipulationen den Schauplatz, wo er geführt wird, schon an und für sich bereichert, so müssen wir doch ganz andre Hülfsquellen aufsuchen, welche uns den aktiven Antheil nachweisen, den die Niederlande an dem Gesammthandel nahmen und die kolossalen Reichthümer erklären, die sich bei ihnen sammelten.

Die Antwort liegt vorbereitet in dem, was voranstehend über die Entfaltung der niederländischen Industrie gesagt wurde. Blühte dieselbe schon zu einer Zeit, wo die kommerziellen Verhältnisse des Landes noch untergeordnet und beschränkt waren, wo der Absatz sich nicht viel über die nächst angränzenden Länder erstreckte und mehr ein Vorrecht der Reichen, als ein Bedürfniß der Massen befriedigte, zu welchem Umfang und Werth mußte sie gelangen,

nachdem über Europa eine ganz neue Handelsepoche aufgegangen war, deren Strahlen gerade in den Niederlanden zusammentrafen, nachdem plötzlich von allen Seiten eine Konsumtionskraft und eine Nachfrage nach den Fabrikaten sich äußerte, wofür die Niederlande nicht nur die traditionelle Fertigkeit, sondern auch den unüberwindlichen Vortheil besaßen, das Material aus nächster Nähe zu beziehn und den Markt des Absatzes was man sagt vor der Thüre ihrer Manufakturen zu haben.

Zu den Rohstoffen, aus welchen in Europa am frühesten Kleider verfertigt wurden, gehört nebst dem Flachs und Hanf unstreitig die Wolle. Das Schaf, wenn man auch dessen Zucht dort besser, da schlechter verstand, war doch ein über alle Länder dieses Erdtheils verbreitetes Hausthier, und die Kunst seine Wolle zu verarbeiten, steigt bis in die frühesten Anfänge einer Kultur hinauf. Im Alterthum wurde sie zumeist von Sklaven und Frauen und als Hausindustrie für den lokalen Bedarf betrieben. Tuch- und Leinwandfabriken, welche für den Export arbeiteten, gab es so gut wie keine, allenfalls lassen sich egyptische Linnen, fönizische Purpurmäntel und babylonische Teppiche dahin rechnen. Aber dieselben waren, nicht minder als die Seiden- und Baumwollstoffe doch nur ein exklusives Vorrecht der Reichen, kamen nicht in den Verbrauch der Massen und lassen sich im Handel nur nach ihrem Werth nicht nach ihrer Quantität betrachten. Der Untergang der römischen Weltherrschaft versetzte den größern Theil Europas in den Zustand der Barbarei, das Morgenland zog sich auf sich selbst zurück, aller Verkehr und Umtausch stockte, Europa mußte seine nationalökonomische Bildung geradezu wieder von vorn anfangen und wir haben gesehen, welch lange Zeit es dazu brauchte. Wie wenige auch seine Bedürfnisse waren, so gehört denn doch die Kleidung als Schutz gegen die Ungunst der Wittrung, zu den unabweisbarsten und von dem Augenblick, wo die alten Deutschen das Bärenfell ablegten

und in das erste Stadium einer bürgerlichen Gesellschaft und Kultur traten, mußten sie auf die Befriedigung jenes Bedürfnisses bedacht sein. Frauen und Sklaven wurden dazu angehalten, jede Familie verschaffte sich selbst das Nothdürftigste und insofern kann man sagen, daß Spinnen und Weben aller Orten verbreitet war. Aber nur langsam und an einzelnen Orten geschah es, daß diese Verrichtungen aus einer Familienarbeit eine Volksarbeit, aus einer Hausindustrie eine Gewerbsindustrie, und statt des unmittelbar örtlichen Verbrauchs ein Gegenstand des Handels und der Versendung wurden. Dieser Uebergang stand in engem Verband mit der zunehmenden Begründung städtischer Gemeinschaften. Hier war es nicht mehr möglich, sich auf die eigne Erzeugung innerhalb der Familien zu beschränken, das Zusammenleben vieler Menschen mußte von selbst das Prinzip der Arbeitstheilung ins Leben setzen und durch Assozirung der Kräfte neue Arbeitsweisen und größere Arbeitskreise suchen.

Es würde eine eigne Arbeit verlohnen, eine Geschichte des Gewerbwesens zu schreiben. Wir können hier nur so weit darauf Rücksicht nehmen, als sie in unsre Sphäre eingreift. Die Hausindustrie genügte nur dem Nothbedarf, die Unterschiede des Standes und Vermögens, die sich früh überall geltend machten, verlangten bessere Leistungen. Seide und Baumwolle waren aus dem Westen Europas so gut wie verschwunden, die Fabrikation der Leinwand war zu einförmig und es blieb daher nur die Wolle, deren mannigfache Verarbeitungsweise und Färbung dem Reichen, wie Armen, dem Luxus wie dem Bedürfniß dienen und auch an entfernten Orten Nachfrage finden konnte. Es lag daher wol nahe, ihre Bereitung zuerst als ein Gewerbe einzurichten und wenn es auch absolut unmöglich ist, dafür bestimmte Angaben von Ort und Zeit zu geben, so ist doch gewiß, daß man die früheste Periode, wo sich die Völkerwandrung einigermaßen zu fixiren und abzuklären anfing

und die Gegenden, wo am frühesten ein Städtewesen wieder emporkam, dafür annehmen darf. Für die Oertlichkeit kommt jedoch noch eine andre Bedingung in Betracht, nämlich die Menge und Beschaffenheit des nöthigen Rohstoffs, die Nähe und Leichtigkeit seines Transports von dem Ort der Erzeugung zum Ort der Fabrikation. Die Länder, welche bereits im Anfang dieses Zeitraums die feinste und meiste Wolle hervorbrachten, waren Spanien, die Barbaresken und England. Spanien, durch die arabische Herrschaft zu einem blühenden Kulturstaate umgeschaffen, verarbeitete selbst sein Erzeugniß. Italien benutzte die Nähe Spaniens, sowie der afrikanischen Küstenländer zur Einfuhr der dortigen Wollen und machte die Fabrikation bei sich einheimisch und ebenso verfuhren die Niederlande mit der Produktion Englands. Jene friesischen Tücher waren vielleicht die ersten, die in Handel kamen und beweisen jedenfalls das hohe Alter und die relative Vollkommenheit der niederländisch deutschen Wollindustrie.

Wie dieselbe später auf Flandern überging, und begünstigt durch innere und äußere Umstände der Gesetzgebung und Politik, der Lage und des Volkscharakters mehr und mehr Umfang und Bedeutung gewann, dessen haben wir Oben ausführlich gedacht. Wir nehmen sie jetzt an dem Punkte auf, wo sich zwischen Schelde und Maas der neue Weltmarkt organisirt und die Industrie der Niederlande durch den Handel auf ganz neue und weite Bahnen gebracht und zu einer wahren Macht erhoben wird.

In Folge der segensreichen Bestrebungen Balduins III. insbesondre der von ihm veranlaßten Einwandrung deutscher (friesischer) Weber hatte die Tuchbereitung nicht nur in der Quantität sondern auch in der Qualität zugenommen. Was die englischen Wollsendungen betraf, so gab es wol zu Zeiten einzelne Störungen, im Ganzen aber fanden die dortigen Könige dabei zu sehr ihre Rechnung als daß sie nicht diesen Handel mit Aufopferung aller

andern staatswirthschaftlichen Interessen, vorzugsweise pflegten und durch den Stapelzwang zumeist in niederländischen Städten weil er ein höheres Zolleinkommen garantirte, für die Niederländer so gut wie monopolisirten.*) Die englische Wolle war unbestritten die beste der damaligen Zeit. Sodann hatten die Niederländer in der Fertigkeit die Wolle zu walken, zu krämpeln, und zu färben, bemerkenswerthe Fortschritte gemacht, zumal seit der Handel ihnen eine so reiche Auswahl von Färbestoffen zuführte. Die freien städtischen Institutionen erhielten den frischen, regsamen Thätigkeitstrieb, der mit löblichem Wetteifer sich immer zu überbieten suchte und da die Tuchgewerke in verschiednen Städten blühten, so mußte jedes darauf denken, besseres zu leisten und dadurch an Macht, Ansehen und Reichthum zu gewinnen. Die Hauptorte Flanderns, in welchen man die Verarbeitung von Wolle ins Große betrieb, waren Gent, Brügge, Ypern, Dendermonde, Oudenarde, und Lille. Gent ging dem Alter nach den übrigen wol voraus, auch hatten sich hier die Tuchweber zuerst in Innungen und Gewerkschaften vereinigt, feste Statuten angenommen und sich im Stadtregiment eine bevorzugte Stellung zu verschaffen gewußt. Sie allein stellten ein bewaffnetes Aufgebot von 18000 Mann. Als aber Brügge das Hauptquartier des Handels wurde, folgte auch die Industrie dem Zug und entfaltete dort vornemlich im Verlauf des vierzehnten Jahrhunderts ihre höchste Blüthe. Man zählte an 50000 Menschen, welche in und um Brügge mit der Wollmanufaktur und ihren verschiednen Verrichtungen des Walkens, Färbens, Appretirens u. s. w. beschäftigt waren. Man verfertigte außer Tüchern noch verschiedne andre Gattungen von Wollenzeugen, später als die Einfuhr der rohen Baumwolle und Seide zunahm, auch gemischte

*) Später, als die Engländer selbst anfingen, ihre Wolle zu verarbeiten, wurde ein großer Theil des niederländischen Bedarfs durch spanische Einfuhr besorgt.

Stoffe. Jede Stadt zeichnete sich in der Verfertigung des einen oder andern Artikels aus, z. B. Lille durch seine Scharlachtücher, Arras durch Serge auch Rasch genannt, so wie durch gewirkte Tapeten, Gent durch gröbere Waren, wie Flanells, Flausche, Decken, Brügge durch feinere Sachen, wie Wollensammt und Plüsch, besonders aber durch buntgewirkte, reichgemusterte Teppiche,*) die zu den kostbarsten Gegenständen des damaligen Handels gehörten. Auf hoher Stufe der Vollkommenheit befand sich, wie bereits erwähnt, in den Niederlanden die Färbekunst. Von Harderwyk werden besonders die Blau- und Grünfärber gerühmt und als vorzüglich galt der niederländische Scharlach.

Obgleich die Handelspolitik der Landesherrn und Städte den freiesten Grundsätzen huldigte und von einem Schutzzollsystem der nationalen Arbeit Nichts wußte, noch wissen wollte, so ließ man allerdings jene Aufsicht und Kontrole über die Gewerbe nicht außer Augen, welche nöthig waren, um die Solidität der Ware zu garantiren und den Ruf der Tuchfabriken zu befestigen und zu erhalten. Zu diesem Behuf dienten die Tuchordnungen und Tuchschauen, welche letztre in Gegenwart von Magistratspersonen von vier vereideten Meistern vollzogen werden mußten. Die beste Sicherheit boten der vortreffliche Geist und das Selbstgefühl, welche unter den Zünften herrschten und streng auf Wahrung der Standesehre bedacht waren. Wenn auch im Einzelnen Ueberhebungen Statt fanden und die Weberzünfte, im Bewußtsein einer allzu großen Kraftfülle, sich öfters ungebürliche Befugnisse anmaßten, hie und da das städtische Regiment mit Gewalt an sich rissen und seine Verfassung

*) Selbst als die Stadt längst verfallen war, erhielt sich diese Kunstfertigkeit, und Heinrich IV. von Frankreich ließ zur Einrichtung seiner Gobelinsfabrik Werkmeister aus Brügge kommen. Auch war die Stadt durch ihre Juweliere und Goldarbeiter berühmt, und sie soll die Kunst erfunden haben, den Diamant zu brillantiren.

demokratisirten, so ist doch im Ganzen gerade bei diesem — man erlaube uns das fremde Wort — Selfgovernment der gewerblichen Korporationen, die hauptsächliche Ursache der Macht und Blüthe der niederländischen Industrie zu suchen. Uebrigens sind die Landesherrn mehremale den Gilden für entscheidende Hülfe in großer Noth verpflichtet worden, sie haben ihre Werkstätten verlassen, die Waffen ergriffen und mit hingebender Aufopferung gegen den Feind gekämpft. Ein Fabriksproletariat unsrer Tage, welches ohne alle Ueberzeugung den blinden Leidenschaften des Augenblicks gehorcht, kannte jene Zeit noch nicht. Die Geschichte nennt aus dem Beginn des vierzehnten Jahrhunderts einen Tuchmacher in Brügge Peter mit dem Zunamen der König, der an der Spitze seiner Leute nicht nur die Stadt gegen den Angriff des Königs von Frankreich, Philipp IV. vertheidigte, sondern auch eine im Innern ausgebrochne Empörung der französisch gesinnten Partei des Rathes mit Kraft niederschlug. Der dankbare Fürst ertheilte ihm die Ritterwürde. Ueberhaupt waren Auszeichnungen und Standeserhebungen von Industriellen nicht selten und manches noch jetzt blühende Adelsgeschlecht der Niederlande leitet seinen Ursprung von der Spindel und dem Webstuhl her, wie auch der eingeborne Adel gleich dem italiänischen es nicht für schimpflich hielt, selbst Handel und Gewerbe zu treiben.

Noch andre Gewerbszweige, als die Wollfabrikation bestanden und gediehen in den Niederlanden. Wie die Landwirthschaft überhaupt bereits auf hoher Stufe stand, so wurde insbesondre in Flandern der trefflichste Flachs gezogen und niederländische Leinwand wetteiferte mit der westfälischen um den Preis. Die Erzeugung überstieg den häuslichen Bedarf und erhob sich in die Sphäre des Handels, denn wenn schon die einfachere Fabrikationsweise der Leinenzeuge die Verarbeitung auf dem Land und im Einzelnen gestattete, so geschah es doch häufig auf Rechnung großer Unter-

nehmer, welche in den Städten wohnten und die Ware auf den Markt brachten. Die Nachfrage war zumal in den untern Ständen bedeutend, indem diese allgemein leinene Röcke von blauer Farbe sogenannte Polröcke trugen, — eine Tracht, welche noch bis auf unsre Tage in dortiger Gegend unter dem Namen Blouse üblich ist. Vorzugsweise arbeiteten in Leinen Gent, Arras, Kortryk und Valenciennes, dessen Spitzenkragen bereits damals ein viel gesuchter und theuer bezahlter Artikel waren. Baumwollwaren (Barchent) kommen gegen Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts, und zuerst in Gent vor. Antwerpen war berühmt wegen seiner Lederbereitung.

Nicht minder ist es die metallurgische Industrie der Niederlande, welche sich bis auf diese Periode zurückführen läßt. Das an Kohlen und Erz so reiche Becken der Maas gelangte schon zu früher Ausbeute, urkundliche Ueberliefrungen erwähnen der ersten Gruben aus dem J. 1198. In Lüttich, volkreich und blühend durch den Handel mit Oberdeutschland waren große Waffenwerkstätten, Brüssel zeichnete sich durch seine Harnische aus, und von Huy, Viset, Mecheln und Namur wurden Geschirre und Geräthschaften, Schmiede- und Schlosserarbeiten in Menge bezogen. Eisen und Galmei lieferte das Inland, Zinn kam aus England, Kupfer aus Schweden, ebendaher das sogenannte Osemund, ein auf eigne Art gefrischtes, besonders gutes Eisen. Die fortschreitende Kultur zeigte sich auch hier in der vermehrten Verwendung von Metallen, und nicht mehr allein für den Luxus, sondern auch für das allgemeine Bedürfniß; so veranlaßte der sich mehrende Schiffsbau eine gesteigerte Nachfrage nach Eisen und gerade in allen für den Massenverbrauch berechneten Gegenständen waren die Niederländer voraus und versorgten fremde Länder mit Metallwaren. In Kunstwerken von Bronceguß, geprägten und getriebnen Sachen eiferten sie den Oberdeutschen und Italiänern mit Erfolg nach.

Wir haben hier nur diejenigen Erwerbszweige hervorzuheben, welche im Großen und fabrikmäßig betrieben wurden, daneben bestanden natürlich alle einzelnen kleinen Handwerke und waren im allgemeinen Fortschritt nicht zurückgeblieben. Brügge zählte in seiner höchsten Blüthe 68 Gilden. Gewissermaßen der handelspolitische Repräsentant der Niederlande nach Außen schloß es mit den meisten Staaten Europas Handels- und Schiffahrtsverträge, soweit es ging, auf dem Fuß der Gegenseitigkeit und jedenfalls ohne die Freiheit seines Marktes durch Monopole und Privilegien zu beschränken. Wo so mannigfacher Stoff zuströmte und so viele und verschiedne Völker Theil nahmen, wie war es anders möglich, als daß sich nicht der menschliche Geist von der Scholle erhob und seinen Gesichtskreis erweiterte, daß nicht allerwärts eine reiche Fülle des Lebens aus dem schön vereinten Zusammenwirken außerordentlicher Kräfte erblühte?

Jetzt wird sich leicht begreifen, welch einen Beitrag die Niederlande ihrerseits auf den Weltmarkt liefern konnten, nicht nur um zunächst Alles, was sie von den Fremden bedurften, reichlich damit zu zahlen, sondern auch diese selbst sich tributpflichtig zu machen. Es fehlen uns zwar statistische Angaben über die Zahlen, welche der Export der niederländischen Industrieerzeugnisse betrug, daß aber die Bilanz überwiegend zu ihrem Vortheil ausschlug, ist eine über jede Anfechtung erhabne Thatsache.*)

*) Die Stapelgesellschaft soll in einem Jahr 100000 Säcke Wolle à 364 Pf. aus England nach Flandern geschafft haben. Zugestanden, daß diese Summe übertrieben ist, die Hälfte wird sie doch gewiß betragen haben, und dann fehlt noch das Contingent der spanischen Wolle. Die englische Wolle würde 18,200000 Pf. betragen. Zu einer Elle guten Tuches rechnet man 2 Pf., also sind daraus 9,100000 Ellen gefertigt worden. 6 Ellen nach damaligem Preis zu 1 Pf. St. gerechnet, macht also eine Summe von 1,820000 Pf. als Werth der jährlichen Woll-Fabrikation. Man nehme indeß diese Zahlen nur approximativ.

Was nahmen alle Nationen, die sich in Brügge und Antwerpen trafen, als den kostbarsten Theil ihrer Rückfracht anders, als nieterländische Fabrikate? Gingen die flandrischen und brabanter Tücher nicht durch die ganze damalige Welt? Die Hansa versorgte den Nordosten Europas, Italien den Südosten, das asiatische Morgenland, und über Alexandrien sogar Indien. Wie stark war nicht der Bedarf der Kreuzfahrer und der geistlichen Ritter für ihre Ordensmäntel? Welche Massen verbrauchte nicht England? In dieser Gesammtheit konnte keine andre Industrie auftreten, denn wie viele Tuchfabriken auch anderwärts, in Frankreich, Deutschland, Spanien und Italien bestanden, sie mochten im Einzelnen Gutes leisten und dem örtlichen Bedürfniß genügen, auf dem Weltmarkt vermochten sie nicht mit den Niederländern zu konkurriren, welche in der Wollindustrie wenigstens mit derselben Superiorität herrschten, als heutzutage die Engländer in der Baumwollindustrie. Wie diese besaßen sie ähnliche Vorzüge im Besitz großer Kapitale und ausgebildeter Arbeitskräfte, bezogen den Rohstoff aus erster Hand und in bester Qualität, hatten den Welthandel in ihrem Land, genossen freier öffentlicher Institutionen und waren nicht minder durch geografische Lage und Bodenbeschaffenheit begünstigt.

Könnte noch der geringste Zweifel gegen die Ergiebigkeit der niederländischen Industrie aufkommen, so würde ihn der Anblick der allgemeinen Wolhabenheit, sowie des außerordentlichen Reichthums der Einzelnen entfernen. Ein Zeitgenosse Philipp des Comiens, welcher in der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts lebte und die meisten europäischen Staaten bereiste, versichert, daß er kein Land angetroffen hätte, welches damals an Schönheit, Fruchtbarkeit und Reichthum den Niederlanden gleich gekommen wäre. Man konnte kein zweites glücklicher schätzen. Seine Bewohner waren mit Allem gesegnet und die sanfte Ruhe des Friedens ließ sie ihre Reichthümer bequem genießen. Diese glückliche

Vertheilung der Handels- und Fabriksgewinne in weite Kreise und durch alle Klassen der Bevölkerung ist nicht am Geringsten anzuschlagen, sie unterscheidet die Niederlande wesentlich von den italiänischen Handelsstaaten, insbesondre Venedig, wo das gemeine Volk der Mehrheit nach in Noth und Armuth blieb und beweist ebenso den Umfang und die Solidität des Geschäfts, als auch eine billige Arbeitstheilung und liberale Zunftverfassung, welche im Einklang mit dem bürgerlichen Stadtregiment für die damaligen Zeiten eher nützte, als schadete. Natürlich häuften sich durch besondre Glücksumstände bei einzelnen Häusern auch große Vermögen, vor Allem in Brügge, wo der Luxus und die Pracht der Kleider, Wohnungen und Tafeln dermaßen gestiegen und allgemein geworden waren, daß eine Königin von Frankreich ausrief „ich glaubte hier die einzige meines Ranges zu sein, aber ich finde, daß es in dieser Stadt über 600 Königinnen gibt.“ Bezeichnend ist auch die in Brügge von Philipp dem Guten von Burgund vorgenommene Stiftung des Ordens vom Goldnen Vließ (1430). Es sollte derselbe ausdrücklich bekunden, wie auf der Wollindustrie die Blüthe, Macht und Größe des Landes beruhe.

Obgleich die Wollmanufakturen zuerst durch die Grafen von Flandern gepflegt und großgezogen und daher ihre zugleich an Umfang und Bevölkerung den übrigen Provinzen überlegnen Lande — es gehörte damals zu Flandern auch das jetzt französische Departement des Nordens — der Heerd der Nationalindustrie wurde, so erkannten doch sehr bald die Herzoge von Brabant die außerordentlichen Vortheile der neuen Situation und fingen

an in liberaler Handelspolitik mit den flandrischen Grafen zu wetteifern. Die günstige Gelegenheit dazu fand sich bald. Schon zu Anfang des vierzehnten Jahrhunderts kam es in Gent und Ypern zu unruhigen Auftritten unter den Tuchwebern, zum Theil unter einander, zum Theil aber auch mit der Stadtobrigkeit und der Landeshoheit selbst. Es befehdeten sich die Gewerke von Gent und Dendermonde, desgleichen von Ypern und Paperingen längere Zeit mit den Waffen in der Hand. Gegen die Landeshoheit, die ihrerseits über die wachsende Macht der Zünfte bedenklich zu werden anfing und auf Beschränkungen bedacht war, empörten sich demokratische Gelüste, mit dem Magistrat kam es meist wegen Erhöhung der Abgaben zum Hader. Dazu kamen die fortdauernden Fehden zwischen Frankreich und England, in welche Flandern durch seine Parteinahme für die eine oder andre Macht verwickelt und von blutigem Bürgerkrieg zerrissen wurde. Die Grafen sahen sich beinahe ihrer ganzen Herrschaft beraubt, denn die Revolution des Artevelde (1337—70) war offenbar auf Begründung eines republikanischen Bundesstaates gerichtet. Das Land litt über alle Maßen und nichts beweist mehr die unverwüstliche Kraft seiner Hülfsmittel, als daß sie trotz dem zureichten, um sich von solcher Niederlage bald wieder aufzurichten. Hunderttausende verloren das Leben, hunderttausende verließen ihre Heimat, um sich in der Ferne eine neue zu suchen. Die Gewerbe hofften Anfangs den neuen Auflagen dadurch sich zu entziehen, daß sie sich auf dem Land niederließen. Allein da man ihnen auch dort die gleichen Beschwerden auferlegte, entschloß sich ein großer Theil nach Brabant auszuwandern, dessen Fürsten sie mit offnen Armen aufnahmen und ihnen große Freiheiten versprachen. So wurde Löwen der Hauptsitz der brabanter Tuchfabrikation und rivalisirte gar sehr mit den flandrischen Städten. Man zählte gegen 4000 Webermeister und über 15000 Gesellen. Das brabanter Maß, die bra-

banter Elle schreiben sich aus dieser Zeit her. Allein die Blüthe dauerte nicht allzulange. Es brachen zwischen den Zünften und den Landesherrn ernsthafte Streitigkeiten aus, welche zu blutigen Kämpfen führten und mit dem Auszug der Weber endeten (1382 und 1400). Viele begaben sich nach den nördlichen Niederlanden, nach Holland, Seeland, Westfriesland und Oberyssel, andre gingen auf Einladung Eduards III. nach England. Dadurch wurde in diesen Ländern der erste Grundstein einer neuen Wollindustrie gelegt und besonders lernte man es in England begreifen, daß es doch besser sei, das köstliche Rohprodukt selbst zu behalten und zu verarbeiten, statt dem Ausland zuzuführen.

Natürlich traten die Wirkungen einer solchen Auswandrung gediegner Arbeitskräfte nicht mit einem Mal hervor. Die englische Handelspolitik war noch zu keinem festen System gelangt, Eduard III. selbst und seine Nachfolger unterbrachen häufig das begonnene Werk und befanden sich, wie wir bei der Hansa sehen werden, ihrer Einkünfte wegen, zu sehr in den Händen der Fremden, zuletzt hinderten die fortdauernden Kriege mit Frankreich die gedeihliche Entwicklung friedlicher Künste und Gewerbe. Aber immer war der Anfang gemacht, das Saatkorn reifte, wenn auch langsam, doch sicher, und zu Ende dieses Zeitraums läßt sich die englische Mitbewerbung schon verspüren. Dies ergibt sich aus verschiednen Einfuhrverboten, die gegen die englischen Tücher erlassen wurden. Dennoch war sie noch weit entfernt die Handelssupremaatie der Niederlande zu gefährden. Wie nachtheilig auch in ihren spätern Folgen jene Emigration wurde, der Grundstock blieb zurück und die verschiednen Unruhen schadeten wol da und dort einer einzelnen Stadt, aber sie beeinträchtigten im Ganzen nicht die Fabrikation, welche sich mehr und mehr ausdehnte und vervollkommnete. Flandern litt eben nicht sehr durch die Konkurrenz Brabants; es zeigte sich, daß beide Provin-

zen neben einander recht wol gedeihen konnten. Für den Handel behauptete sich Brügge als erster Stapelplatz bis zur Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts und obschon die Bemühungen, Antwerpen ihm zur Seite zu bringen, nicht unbeachtet zu lassen sind, so haben sie doch erst später zum Ziel geführt.

Uebrigens trat während der ersten Hälfte des eben gedachten Jahrhunderts ein politisches Ereigniß ein, welches dem durch Handelsneid und dynastischen Ehrgeiz drohenden Zwiespalt der niederländischen Provinzen ein glückliches Ende machte, indem es dieselben unter einer Regierung zu einer Nationaleinheit verband. Das französisch-burgundische Haus hatte sich um diese Zeit meist durch Erbschaft und glückliche Kriegführung allmälig die Herrschaft über die gesammten Niederlande im Süden, wie im Norden zu verschaffen gewußt. Allerdings mochte jetzt, wo die vereinigten Staaten als eine Großmacht in Europa auftraten, der Handel öfters von der Politik durchkreuzt und in manche seinem Wesen fremde Händel verwickelt werden, allein im Ganzen zeigte auch die neue Herrschaft das entsprechende Verständniß für die materiellen Interessen und Bedürfnisse ihrer Unterthanen und es gehört die burgundische Periode zu der blühendsten, vornemlich für Flandern und Brabant. Diese und jene Erschüttrungen und Unruhen überwand das Land in kurzer Zeit und bewährte dabei seine schöpferische Fülle und Lebenskraft, welche schnell die Wunden heilte und sich verjüngt und schöner von einer Niederlage erhob. Johann und Philipp der Gute waren zwei würdige, vom Volk geliebte Fürsten, letztrer vorzüglich dem Handelsstand und den gegewerbtreibenden Klassen hold und günstig. Und selbst unter Karl dem Kühnen, dem wilden und kampflustigen Abenteurer blieben doch die Erblande meist vom Krieg verschont.

Dagegen führte allerdings der Tod dieses letzten Regenten aus dem Haus Burgund (1477) Verwicklungen herbei, welche

den allmäligen Rückgang und zuletzt gänzlichen Verfall von Brügge zur Folge hatten. Als nämlich nach Karls Tode durch die Vermählung seiner Erbin Maria mit dem Erzherzog Maximilian, die Herrschaft der Niederlande an Oestreich fiel, so hielten die von demokratischem Geist durchdrungnen flandrischen Kommunen die Gelegenheit für günstig, von dem neuen fremden Herrn verschiedne Freiheiten, deren sie unter dem letzten Regiment verlustig gegangen, mit Gewalt zurück zu verlangen. Ein allgemeiner Aufstand brach aus und Brügge an dessen Spitze, nahm sogar den damals bereits zum römischen König erwählten Erzherzog gefangen (1488). Ergrimmt über diese Schmach überzog sein Vater, der deutsche Kaiser Friedrich III. die Stadt mit einem Reichskrieg. Ganz Flandern und vornemlich Brügge wurden hart gezüchtigt und mit Schatzungen aller Art belegt. Das Schlimmste aber war, daß während der langen Unruhen die unsichern Zustände den Handel mehr und mehr verscheucht und nach andern Gegenden der Niederlande getrieben hatten. Dazu kam, daß der ohnedies schwierige Hafen von Sluys während der Blokade fast ganz versandete. Inzwischen genoß Antwerpen aller Vortheile eines freien und bequemen Zugangs, der tiefe Strom der Schelde trug die größten Schiffe beladen bis hart an seine Mauern und unter so glücklichen Auspicien wirkten alle früher bereits getroffnen Anstalten und Einrichtungen zusammen, um die Hauptstadt Brabants für ein Jahrhundert lang zum ersten Emporium Europas emporzuheben, welches in dem Grade, als durch die Entdeckung Amerikas und des ostindischen Seewegs eine ganz andre Handelswelt, beseelt von einem ganz andern Geist entstanden war, auch seine alte Rivalin weit überragen mußte. Zwar wollte Maximilian nach der Strafe wieder Gnade üben und suchte durch Unterhandlung mit der Hansa Brügge von seinem Fall aufzurichten. Allein vergebens. Die Hansa selbst sah sich genöthigt, ihr Contor

nach Antwerpen überzusiedeln, der Handelszug einmal von der alten Straße abgelenkt war nicht zurückzuführen und bald bot die kommerzielle Metropole Flanderns nur noch ein historisches, monumentales Interesse.

Immer bewährte sich indeß die unvergleichliche Lage des niederländischen Zwischenmarktes auch unter den neuen Konstellationen des Welthandels. Der Schauplatz blieb, nur die Personen wechselten und die Gegenstände vermehrten sich. Statt der Italiäner kamen die Portugiesen, um Europa mit den Erzeugnissen des Orients zu versorgen. Obgleich erst jetzt die Schiffahrt im eigentlichen Sinn des Wortes eine „überseeische" wurde und sich von dem Küstenzwang befreite, so waren es doch für eine lange Zeit nur die westlichen Länder, welche sich im ausschließlichen Besitz der transatlantischen Fahrten erhielten. Weder der Südosten noch Nordosten Europas nahmen daran Theil, insbesondre war die Hansa bereits viel zu altersschwach geworden, um von den hergebrachten Bahnen abzuweichen und sich in dem Geist einer neuen Aera zu verjüngen. Kaum daß sie ihre Fahrten bis Lissabon ausdehnte, die indischen Einfuhren aus erster Hand zu holen. Andrerseits fanden es wiederum die Portugiesen mehr in ihrem Interesse, selbst nach den Niederlanden zu kommen, wo sie eine seit Jahrhunderten vollendete Organisation des Handels durch alle Zweige und Theile und ein Ensemble von Geschäften fanden, was sie bei sich nie hätten vereinigen können.

Dabei hatte diese Organisation des Handels in den Niederlanden selbst sich nie zu einer todten Satzung versteinert, sondern immer die veränderten Einflüsse der Zeit in sich aufgenommen. Wir haben gesehn, wie die Niederlande grundsätzlich ihren Markt für Jedermann frei erklärten und jener Stapelzwang, welcher Kauf und Verkauf an bestimmte Orte und Formen band, nicht von ihnen, sondern von den Nationen ausging, die hauptsächlich den Aus-

und Einfuhrhandel in Händen hatten. Auch haben wir bemerkt, daß ein solcher Stapelzwang, so sehr er die Freiheit beschränkte, dennoch für jene frühen Jahrhunderte seinem Zweck entsprechend und ersprießlich war. Eine unvollkommene Rechtspflege und ein mangelnder Schutz in fremden Ländern erlaubte unmöglich einen so freien und vereinzelten Verkehr wie heutzutage. Der Stapelzwang erleichterte zu einer Zeit, wo die Konkurrenz ganz fehlte oder nur gering war, gar sehr den Kauf und Verkauf und hatte seine absonderlichen Vortheile für einen so monopolistischen Handelsbund, als die Hansa. Brügge sah den Stapel nicht ungern, weil er ihm die Beständigkeit des Handels garantirte und auch die Landesherrn waren zufrieden, weil die Erhebung ihrer Gefälle dadurch erleichtert und vereinfacht wurde. Allein je mehr sich in den Niederlanden die Handelskenntnisse verbreiteten, die Wolhabenheit allgemein und damit auch der öffentliche Kredit zunahmen, je mehr neben Brügge andre Städte, vornemlich Antwerpen aufstrebten und eine freiere Bewegung darboten, desto weniger wollte hier der Stapelzwang den Verhältnissen zusagen. Er fing an lästig zu werden und von vielen Seiten suchte man sich ihm zu entziehen; selbst Mitglieder der Hansa, zumal die am Rhein, in Holland und Westfalen glaubten an andern Orten und auf eigne Faust besser ihre Rechnung zu finden, als bei dem Contor von Brügge. Statt durch ihre eigne Vertretung zu handeln, zogen sie es vor, mit niederländischen Häusern, denen sie vertrauten, direkt in Verbindung zu treten, und so bildete sich ein Kommissionsgeschäft heraus. Alle Bemühungen der Hansa, den Stapel in Brügge zu erhalten, waren für die Dauer vergebens und vermochten nichts gegen die Gewalt der neuen Verhältnisse. Als die Niederländer den auswärtigen Handel mehr und mehr selbst zu betreiben anfingen, mußten sie suchen, von der alles beherrschenden Zwischenhand der Hansen loszukommen und einen Stapel zu um-

gehen, welcher sie für den Bezug aller Produkte des Nordens geradezu tyrannisirte. Deshalb fingen sie an, selbst aktiven Antheil an dem nordischen Geschäft zu nehmen und gründeten, um den Stapelzwang eines Ortes zu brechen, an verschiednen andern, zumal in Antwerpen und Mecheln sogenannte Freimessen, wo dieselben Waren und von wem sie immer wollten, zum Verkauf gebracht werden konnten. Ihre Absichten gingen vollkommen in Erfüllung, der Handel, befreit von den Banden und Formalitäten eines veralteten Mechanismus entfaltete sich um so herrlicher, verlor seine frühere Begränzung und Ausschließlichkeit und erwuchs zu einem Gesammtgut der Menschheit. Die Fremden hatten in Antwerpen nicht, wie in Brügge geschloßne Faktoreien mit Statuten einer nationalen Korporation, sondern sie waren als einzelne Kommanditen oder in den Bürgerverband aufgenommne Firmen angesiedelt, und wenn man etwa das hansische Kontor dagegen anführen will, so repräsentirte dasselbe Nichts als einen leeren Namen und blieb trotz seiner wiederhergestellten Privilegien ohne Macht und Bedeutung.

Eine umfassende Darstellung der Folgen, welche der ostindische Seeweg und der Eintritt Amerikas auf den Umfang und Gang des Handels, so wie auf die Preisverhältnisse ausgeübt, gehört in den nächsten Abschnitt. Uebrigens erklärt sich hier ohne weitere Mühe die Beobachtung von selbst, daß in Folge jener Ereignisse der Markt von Antwerpen sowol in der Zahl, als auch in der Quantität der morgenländischen Waren um Vieles den von Brügge übertroffen, daß überhaupt das sogenannte Kolonialgeschäft jetzt ganz andre Dimensionen annehmen, und der Kreis der Konsumenten dafür sich immer tiefer in das Volk hinab erweitern konnte. Wir haben oben ein Verzeichniß der Waren gegeben, welche in Brügge zur Einfuhr gelangten. Dasselbe gilt in erhöhten Maßen auch von Antwerpen, nur daß die indischen Sendungen

mannigfaltiger und ansehnlicher waren. Besonders treten Baumwolle, Zucker, Reis als große Schiffsladungen hervor. Erst später erscheinen die Produkte Westindiens und Südamerikas, zumal Gold und Silber, womit Spanien seinen Handel trieb und die niederländischen Fabrikate kaufte. Denn nicht minder als der Handel, war auch die Industrie auf Antwerpen übergegangen und blühte, trotz der sich in England mehr und mehr geltend machenden Konkurrenz der Wollverarbeitung nach wir vor in den gesegneten Provinzen der Schelde und Maas. Fast alle Zweige des Gewerbfleißes waren in Antwerpen heimisch. Man arbeitete in Wolle, Seide und Flachs, machte Tapeten, Waffen aller Art, Glas, Silber-, Gold- und Broncewaren, bereitete Leder, raffinirte Zucker und betrieb Alles im Großen, wie es nöthig war, um der gesteigerten Nachfrage in den Ländern der alten und neuen Welt zu genügen. Außerordentlich war die Hafenbewegung der Stadt, denn mit der Oeffnung des Ozeans nahm die Schiffahrt reißend zu. Die überseeischen Einfuhren, zeither nicht selten aus den italiänischen Plätzen durch die oberdeutschen Städte vermittelt, geschahen jetzt direkt zu Wasser. Die Schelde war bedeckt mit Schiffen, man zählte ihrer zu Zeiten über 2000 auf einmal beisammen und an Markttagen liefen oft bis 500 ein, zumeist mit reichem Fischfang beladen. Von Getreide kamen jährlich gegen 60000 Last aus der Ostsee und Niederdeutschland. Wie groß die Spedition in das Innere gewesen, melden uns gleichfalls die Zahlen der zeitgenössischen Schriftsteller. Sie rechnen für die Woche über 2000 Frachtwagen aus Deutschland, Frankreich und Lothringen, die Bauernkarren und Fruchtwagen nicht inbegriffen, die auf 10000 angegeben werden. Zoll, Accise und Marktabgaben betrugen jährlich 1,726000 Gulden. Alle größeren Handelsstädte und Kompagnien besaßen in Antwerpen eigne Contors und Filiale, so die Hansa, die englische Stapelgesellschaft und die wagenden

Kaufleute, Augsburg (die Fugger, Ostetter und Welser), Genua (die Spinola), Florenz (die Peruzzi), Venedig, Barcelona, Lissabon u. a. Selbst die Türken baten (1582) um die Erlaubniß zu einer Niederlassung. Kein zweiter Platz Europas konnte in Umfang und Mannigfaltigkeit des Geschäfts sich mit Antwerpen vergleichen, selbst Venedig stand dagegen zurück; indische Artikel wurden für Italien auf niederländischen Märkten gekauft, denn sie kamen auf diesem Umweg billiger zu stehen. Einem in Ein- und Ausfuhr so großen Warenhandel mußte auch ein großer Geldhandel entsprechen und derselbe erhielt in dieser Periode mehrfache Neurungen und Verbeßrungen.*) Im Zenith des Glanzes d. i. um die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts besaß Antwerpen bei einer Häuserzahl von 13500 eine Bevölkerung von 200000 Seelen. Sie war die größte diesseits der Alpen nächst Paris und voll

*) Zeitgenossen berechnen den Werth des Warenhandels auf 500 Mill. Silberkronen, den Geldhandel können sie nach ihrer Meinung nicht mit Zahlen ausdrücken. So viel bleibt wahr, daß in Antwerpen damals die größten Geschäfte der Art gemacht wurden. Die ersten Monarchen hielten in der Stadt ihre Agenten, welche ihnen oft mehre Millionen von den großen deutschen und italiänischen Bankiers verschaffen mußten. Die gewöhnlichste Zahlzeit war die Messe. Wer nur irgend in großen Summen Geld suchte oder unterbringen wollte, mußte sich nach Antwerpen wenden. Der Gewinn dabei muß außerordentlich gewesen sein, denn der Zinsfuß war hoch und zwar gesetzlich. Karl V. und Philipp II. brauchten oft große Vorschüsse, um sie zu erhalten, mußten sie erlauben von Andern hohe Zinsen zu nehmen. Auf die Wechsel der Kaufleute waren 12 Prozent gesetzlich. Edelleute durften nur 6¼ und Rentiers 9⅓ nehmen. Wer also viel Zinsen haben wollte, mußte Kaufmann werden. In Rücksicht der Bürger hatte man den Grundsatz, die Ertheilung des Bürgerrechts dem Ausländer zu erleichtern, man rechnete daher unter der Bevölkerung beinahe den vierten Theil als aus der Fremde zugezogen. Der Handel war im Ganzen frei, doch bestanden Ausfuhrverbote für edle Metalle, Quecksilber, inländisches Getreide, Waffen und Kriegsmunition. Von der Einfuhr waren nur englische Tücher verboten. Die Fracht besorgten Holland und Seeland, sowie die Hansa, welche sich indeß ihrem Verfall in eben dem Maße näherte, als andre Völker eigne Schiffahrt zu treiben anfingen.

herrlicher Gebäude. Dabei begränzte sich ihr Ruhm nicht allein auf die Pflege rein materieller Interessen, sondern es fallen ihm noch die intellektuellen und ästhetischen zu. Seine Kaufherrn schätzten, liebten und verstanden Wissenschaft und Kunst und die Epoche der flämisch-brabanter Architektur und Malerei darf sich Italien kühn zur Seite stellen.

Noch erübrigt uns einen kurzen Blick zu werfen auf die nördlichen Provinzen der Niederlande, Holland, Seeland, Friesland, Geldern und Yssel. Bis zu den Kreuzzügen ist ihre Geschichte schon oben erzählt worden. Schiffahrt, Fischerei und Viehzucht waren die Beschäftigungen und Nahrungszweige, wozu sie die Natur des Landes unmittelbar hinleitete und worin sie sich auch am frühesten ausbildeten. Mancherlei Fehden, die sie mit England oder auch unter einander hatten, wurden meist zu Wasser ausgefochten, der Graf von Holland rüstete bereits 1234 eine Flotte von 300 Segeln und mit Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts hatte sich die niederländische Handelsmarine so entfaltet, daß sie den Kampf mit der Hansa aufzunehmen vermochte. Sie trat damit in den für sie so wichtigen Verkehr des Nordostens ein, und fing an die ihr für den Schiffsbau fehlenden Materialien direkt im Erzeugungsland zu holen. Die Fahrten nach dem Mittelmeer scheinen mit dem Ende der Kreuzzüge sich vermindert zu haben; der levantiner Handel ging mehr unter italiänischer und spanischer Flagge. Bedeutend dagegen war die nationale Küstenfahrt, und soweit nicht die Hansa konkurrirte, der Frachtverkehr mit England, hauptsächlich in Wolle. Kriegsschiffe eigends zu diesem Zweck gebaut

und bestimmt besaßen die Niederlande wol erst gegen Ende der Periode, man half sich mit Kauffahrteifahrern und rüstete sie zum Krieg aus. Die Schnelligkeit, womit diese Ausrüstungen geschahen, deutet darauf hin, daß man in jener Zeit nicht nur bereits eine große Anzahl von Schiffen besaß, sondern daß sich Matrosen genug zur Bemannung derselben auftreiben ließen. Und diese Matrosen waren vortrefflich, denn sie gingen aus der besten Schule hervor, die es geben kann, aus der Schule der Fischereien.

Es war unvermeidliche Nothwendigkeit, daß ein Volk, dem die Natur mit großer Kargheit so Vieles auf dem Lande versagt hatte, seinen Unterhalt in den Gewässern suchte. Holland, die Natur selbst schien es zu wollen, hat seine Erhebung größtentheils Fischerboten zu verdanken. Der Fang von Schelfisch und Kabbeljau läßt sich urkundlich bis über das dreizehnte Jahrhundert als eine Nationalbeschäftigung nachweisen. Die Landesherrn erheben von der Ausbeute einen Zehnten, unter dem Namen Hoffisch, und die Wichtigkeit der Fischerei bezeugen schon die nachdrücklichen Forderungen eines Schutzes derselben, welche wiederholt von den dabei interessirten Orten gestellt wurden. Später als der Kabbeljaufang aber bei Weitem einträglicher war der Häringsfang. Allerdings fällt die Suprematie, die sich Holland darin über sämmtliche Konkurrenten verschaffte, in den nächsten Zeitraum, aber immer ist sein Antheil daran bereits dermalen ansehnlich und bemerkenswerth genug. Derselbe wurde eine der Ursachen des Konfliktes mit den Hansen, welche den damals an den Küsten von Schonen ergiebigsten Fang für sich zu monopolisiren trachteten. Indem wir wegen des Näheren auf die Geschichte der Deutschen verweisen, ist hier zu erwähnen, daß sich die Niederländer doch zu erhalten wußten und im Verhältniß ihrer steigenden Macht auch der Fang und Handel mit Häringen zunahm. Den Ausschlag für sie gab die besondre Kunstfertigkeit,

womit sie die Fische einzusalzen und dadurch für weiten Transport geschickt zu machen verstanden. Man schreibt die Erfindung dem Wilhelm Böckel zu gegen Ende des vierzehnten Jahrhunderts, woher auch der Name des Einpöckelns der Häringe. Obgleich darüber unter den Gelehrten Streit ist, so steht doch als Thatsache fest, daß seitdem der holländische Häring überall den Vorzug fand und die von andern Völkern in den Handel gebrachten Fische weniger gesucht und bei Weitem schlechter bezahlt wurden. Der Häringsfang erhielt den Schutz und die Eigenschaft der großen Fischerei und Regierung und Privaten pflegten seiner mit eifrigem Bemühen. Man nannte ihn frühzeitig eine Goldgrube des Landes und gewiß fanden auch die Provinzen darin die erste größere Quelle ihrer Reichthümer. Wenn man erwägt, wie ansehnlich vor der Reformation in den katholischen Ländern der Verbrauch von Seefischen war, so wird man begreiflich finden, daß zu einer Zeit, wo die hansische Schiffahrt bereits zu verfallen begann, die Niederlande jährlich gegen zweitausend neue Schiffe bauten. Darunter befanden sich freilich auch jene Fischerbote für den Häringsfang, Buyzen genannt, wie man sich deren noch bis auf den heutigen Tag bedient. Enkhuisen, Hoorn, Amsterdam, Schiedam, Briel, Delft und Vlardingen wurden die Hauptorte, von wo die Häringsflotte auslief. Sie betrug um die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts über 700 Segel, welche mit dreimaliger Fahrt ungefähr 40000 Last fingen, im Werth von acht Millionen Gulden. Zum Schutz gegen die Räubereien der Schotten begleitete ein bewaffnetes Geschwader die Flotte.

Eine sorgfältige Bodenkultur brachte in den nördlichen Provinzen die Landwirthschaft empor. Doch begünstigte das feuchte Klima weniger den Getreidebau als die Viehzucht. Darin wurde aber bereits in frühester Zeit Ausgezeichnetes geleistet. Das holländische und friesische Schlachtvieh fand auf dem Kontinent

nirgends seines Gleichen und lieferte einen reichen Ertrag für Butter und Käse. Auch die Schafzucht gedieh und nach der englischen und spanischen Wolle kam die niederländische. Alle diese Produkte gaben lohnende Ausfuhr und gingen bis Spanien und Portugal im Umtausch für morgenländische Erzeugnisse. Desgleichen fing man schon an Gemüse und Gartengewächse als Handelsartikel zu ziehen. Weniger wollte der Ackerbau gedeihen, die niedrige Lage, das viele Wasser und die unausgesetzt drohenden Ueberschwemmungen wirkten entgegen. Was in Geldern, wo noch die besten Verhältnisse vorlagen, erzeugt wurde, reichte nicht zu und es bedurfte daher der Zufuhren von Außen. Um so allgemeiner war dagegen der Verbrauch von Fleisch.

Ebenso ist die Ausbildung der Industrie und der Manufakturen in diesen Theilen der Niederlande durchaus nicht zu übersehen, wenn auch von einer Rivalität mit dem Süden nicht die Rede sein kann. Zunächst waren alle diejenigen Gewerbe in Schwung, die mit dem Schiffsbau und der Fischerei in Verbindung standen. Eine so alte Beschäftigung, als in Friesland die Tuchbereitung war, konnte niemals ganz aussterben; sie hatte sich, obgleich mehr nur für den inländischen Bedarf, an verschiednen Orten erhalten, vornemlich in Dordrecht. Ansehnlich gewann sie an Umfang durch die Einwandrung der aus Flandern und Brabant ausgewiesenen Arbeiter, welche sich in Leyden, Rotterdam und Amsterdam niederließen und die Fabrikation ins Große und für die Ausfuhr betrieben. Harlem war berühmt durch seine feine Leinwand. Wolle, ordinaire Sorte, bezog man aus dem Inland, bessere Qualität aus England über Middelburg. Flachs kam aus Flandern. Noch ist als landwirthschaftlicher Gewerbe der großen Bierbrauereien, Ziegel- und Kalkbrennereien zu gedenken.

Bei solchen Vorlagen konnte unmöglich der Handel fern bleiben. Bildete er sich auch nicht zu einem so weit herrschenden Mit-

telpunkt aus, als in Brügge und Antwerpen, so blieb ihm doch zumal für Spedition und Zwischenhandel ein weiter Spielraum geöffnet, und die Ausfuhr der inländischen Produkte der Viehzucht und des Fischfangs, nicht minder als die Einfuhr der benöthigten Agrikultur- und Forstprodukte gewährte ein ganz ansehnliches Quantum von Gegenständen. Dabei unterließ die Politik der Landesherrn nicht, durch Begünstigungen aller Art den holländischen Markt in Aufnahme zu bringen. Früher noch als an der Schelde und am Zwin blühten, wie bereits angeführt wurde, an der Waal und am Leck Tiel und Wyk te Durstede und als sie in Folge der normännischen Einfälle zu Grund gingen, trat Dordrecht mit nachhaltiger Kraft an ihre Stelle. Diese Stadt nah dem Meere an der für die größten Fahrzeuge schiffbaren Maas gelegen eignete sich vornemlich für den nordöstlichen Verkehr und den Binnenhandel mit dem bevölkerten und fruchtbaren Flußgebiet des Rheins, dessen Beschiffung bis hinauf zu der schweizer Gränze im Gange war. Die Herzoge von Holland verliehen ihr das Stapelrecht, eine Zeit lang besaß sie auch den Stapel der englischen Wolle, und während der Jahre 1384 bis 1392 das Kontor der Hansa, welches heftiger Streitigkeiten halber Brügge verlassen hatte. Dieser letztre Umstand spricht vorzugsweise für ihre Bedeutung, denn die Hansa konnte ihre Faktorei nur nach einem solchen Ort verlegen, dessen Handel bereits einen weiten Wirkungskreis erfüllte. Nach Dordrecht sind zu erwähnen Zierikzee, Rotterdam, Delft, Leyden, Harlem und zuletzt Amsterdam, welches mit dem vierzehnten Jahrhundert auf den Schauplatz tritt. Ziemlich unbemerkbar sind zwar die ersten Anfänge dieser künftigen Welthandelsstadt und Fischfang ihre hauptsächliche Beschäftigung. Aber eben dieser führte sie nach Norden und Osten und in die Sphäre der Hanseaten, auf deren Trümmern sie ihre Größe und Macht erbauen sollte.

Hier greifen die beiden Geschichten eng in einander und wir müssen des Verständnisses halber einige Daten vorausnehmen, deren vollständigen Zusammenhang die Leser bei der Schilderung der Hansa finden werden. Als sich dieser Bund bildete, traten ihm die meisten Städte der nördlichen Niederlande bei. Stammverwandtschaft und Anwartschaft auf ein gemeinschaftliches Handelsinteresse rechtfertigten vollkommen die Vereinigung. Allein gar bald offenbarten sich Konflikte und Gegensätze. Die östlichen, sogenannten wendischen Hansestädte beachteten in ihrer anfänglichen Ueberlegenheit nur wenig die Theilnahme der westlichen Schwestern an dem nordischen Handel, insbesondre an den Fischereien in Norwegen und Schonen, wo dieselben aus früherer Zeit kleine Niederlassungen, von den Landesfürsten mit mancherlei Rechten ausgestattet, besaßen. Allein als sich ihre Kräfte und Mittel vermehrten, suchten die Niederländer diesen nordöstlichen Handel in einem größeren Umfang und selbständiger zu betreiben. Das verlockende Beispiel der wendischen Hansestädte, die ihren Handel nach Westen vermittelst ihres Handels nach Osten trieben, mußte die Niederländer sehr natürlich auf den nämlichen Weg, nur in umgekehrter Weise von Westen nach Osten führen und sie, frei von der Zwischenhand der nordöstlichen Hansestädte nach einem Markt gelüsten machen, wo sie ihre unentbehrlichsten Schiffsmaterialien und so viele andre im Westen beliebte und gesuchte Artikel fanden, und dagegen die mannigfaltigen Waren ihres Marktes hinbrachten.

Zwei Ansprüche, wie sich hier gegenüberstanden, schlossen einer den andern aus und konnten unmöglich neben einander bestehen. Die Hansa sah sich dadurch geradezu aus dem Schwerpunkt gerückt, der in dem Monopol lag, womit sie den Nordosten und zwar vermittelst des Seehandels der wendischen Städte beherrschte. Dazu kam der schlimmste aller Neide, der Handelsneid.

Der Bruch war unvermeidlich, die größern, wenigstens der mächtigere Theil der niederländischen Städte Amsterdam an der Spitze trennte sich von dem Bund und es hörten nun auch die letzten Rücksichten auf. Mehrfache Versuche wieder anzuknüpfen, mißglückten, und wie der Stern der Hansa allmälig zu erbleichen anfing, erhob er sich dagegen um so leuchtender über die Niederlande. Dies erbitterte noch mehr und ließ nicht vergessen. Zudem nahmen die Könige in Dänemark, Schweden und Norwegen die Gelegenheit wahr, sich das verhaßte Joch der Hansa damit zu erleichtern, daß sie den neuen Nebenbuler durch alle Gunstbezeugungen, die in ihren Kräften standen, herbeilockten und ihm Eingang, wo möglich Vorzug verschafften.

Allerdings geschah es nicht mit einem Mal und in kurzer Frist, daß die Niederländer die Hansen im Nordosten ausstachen. Es brauchte vielmehr lange Zeit, denn der Bund war noch zu gewaltig und ließ verschiednemale die kecken Emporkömmlinge die Wucht seines Armes fühlen. Dagegen ließen sich aber auch diese nicht abschrecken und benutzten insbesondre die langwierige Fehde der Hansa mit König Erich VII. von Dänemark (1426—35) um festeren Fuß zu fassen und sich auszubreiten. Sehr fördersam wurde ihnen der Anfall an die burgundische Dynastie. Damit trat eine Nationaleinheit und Kraft ein, voll entscheidender Wirkung in dem Kampf gegen einen Städtebund, welcher dieser Hebel leider ganz entbehrte. Zugleich lockerte sich durch die neue Herrschaft das Band, das sie vorher zum Theil an Deutschland geknüpft hatte, sie lernten sich mehr und mehr als einen abgesonderten Staat betrachten. Die wenigen Städte die bei der Hansa geblieben, waren zu schwach und ohnmächtig, um daran etwas zu ändern. Bereits mit Ende dieses Zeitraums ist mit Hülfe Dänemarks, dieses bittersten Feindes der Hansa, der Sieg für die Niederlande so gut wie entschieden, und durch den speierer Vertrag (1544) erlangen

sie den nordischen Handel beinahe mit derselben Ausschließlichkeit, als ihre früheren Gegner. Amsterdam eilt mit schnellen Schritten seiner großen Bestimmung zu.

In der Weltherrschaft, welche Karl V. als Erbe so vieler Kronen vereinigte, bildeten die Niederlande den köstlichsten Bestandtheil. An ihrer Spitze mußte die Civilisation vorwärts schreiten, mußte der Geist des Jahrhunderts ausgegossen, die neu entdeckten Erdtheile kolonisirt und die materielle Wolfahrt der gesammten Menschheit gefördert werden. Es galt nur das Verständniß zu haben für die außerordentlichen Mittel und Kräfte, die sich dort für diese Aufgabe darboten und im Stand zu sein, sie zu behandeln und nutzen. Beides fehlte dem Kaiser und noch mehr seinem finstern Sohn Philipp. Sie stellten Spanien an die Spitze der neuen Zeit. Die Erfolge sind bekannt. Während die eine Hälfte der Niederlande blutend unter dem Fanatismus niedersank, trug die andre in einem der glorreichsten Kämpfe, welche die Weltgeschichte kennt, den Sieg davon, wurde frei und unabhängig und erhob sich mit unbegreiflicher Schnelle zur ersten Seemacht, zur ersten Handelsmacht Europas. Ihre Geschichte wird den Glanzpunkt bilden für die nächste Periode.

Die Deutschen.

Man rechnet es gewöhnlich der römischen Erobrungspolitik zu Gut, daß sie durch ihre Niederlassungen am Rhein und Donau die Erstlinge einer Kultur nach Germanien getragen habe. Wir wollen denjenigen, welche mit Gallien und Italien unmittelbar zusammenhingen und daher stärkende Einflüsse unausgesetzt empfin-

gen, ihre entscheidenden Erfolge nicht absprechen, aber die gewöhnliche Annahme, es sei ganz Deutschland vor der Römerzeit ein dichter Urwald voll wilder Thiere und Menschen gewesen, können wir so unbedingt nicht theilen. Der historische Faden, der uns dabei leitet, ist freilich schwach und stellenweise zerrissen, dennoch gibt die Blüthe und der Umfang des Bernsteinhandels so viel thatsächlichen Beweis, daß bereits viele Jahrhunderte vor den Römern die deutschen Seeküsten bewohnt, bekannt und besucht sein mußten. Wir lassen dahin gestellt, in wie weit man nur zu Wasser, oder auch zu Land dahin gelangte, und ob direkter oder Zwischenverkehr Statt fand, der einzige Umstand, daß die Eingebornen jener Küstenstriche den Bernstein fischten und in Tausch oder Verkauf verhandelten, muß sie von dem nomadischen Jagd- und Kriegsleben der alten Germanen unterscheiden und die Hypothese gestatten, daß weit vor dem kriegerischen Erobrer der emsige friedfertige Kaufmann das alte Germanien gekannt und gebildet habe. Am Ende wird der Regel nach ein die Seeküste bewohnendes Volk Spuren und Anlagen primitiver Bildung zeigen, die dem im Innern wohnenden Volke fehlen. Das Meer schließt den Geist auf und erhebt ihn von der Scholle zu entfernten Anschauungen, es lockt unwiderstehlich zum Verkehr und Gewinn, sei es auch Anfangs als Raub und Gewalt. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß der scandinavische Norden nichts weniger als in dem barbarischen Zustand war, wie man ihn häufig darzustellen pflegt. Welcher Unterschied z. B. zwischen den Normannen und den Hunnen? Germanien, als tiefes Binnenland konnte im Innern wild bleiben, während sein langer Küstenstrich mehr oder minder entwickelte Kulturelemente besaß, die ganz unabhängig waren von der römischen Invasion und deren Einflüssen.

In dieser Ansicht fühlen wir uns bestärkt durch eine andre Wahrnehmung. Die Sachsen, welche Karl der Große unterwarf,

waren gewiß ein rohes Volk ohne alle höhere Gesittung und ohne Kenntniß und Uebung von Handel und Gewerbe. Allein nördlich und nordöstlich von ihnen zwischen Oder und Weichsel, im heutigen Preußen, Pommern und Meklenburg, begegnen wir in den Slaven dort Wenden genannt einer für jene Zeiten überraschend ausgebildeten staatlichen und bürgerlichen Ordnung mit festen Wohnsitzen und Städten sogar reger Geschäftsthätigkeit und Schiffahrt in den Gewässern der Ostsee. Diese Slaven trieben gleich vollkommen Ackerbau, Industrie und Handel, sie besaßen große Eisenwerke und verstanden sich vorzüglich auf Gießereien. Alte Kroniken rühmen den Reichthum ihrer Bodenprodukte und erzählen von dem Luxus und der Schwelgerei, worin sie zu leben pflegten. Vom sechsten bis zum neunten Jahrhundert scheint durch sie der gesammte auswärtige Handel des nördlichen Europas England inbegriffen vermittelt worden zu sein. Als Emporien werden Schleswig, Rügen, Stargard, vornemlich Vineta genannt. Ueber die Lage dieser Stadt ist man nicht ganz einig, wahrscheinlich ist sie auf der Insel Usedom unweit Rügen zu suchen. Vineta war der Stapelplatz aller umliegenden Völker an der Ostsee, 300 große Schiffe fanden in ihrem Hafen Raum und alle Gattungen Waren trafen hier zum Austausch zusammen. Die Produkte des Morgenlandes und Indiens kamen in Karawanen vom kaspischen und schwarzen Meer auf denselben vielleicht schon tausend Jahre früher betretnen Wegen, nicht selten von Arabern ausgerüstet, die damals die politische und kommerzielle Herrschaft über Asien behaupteten. Diese Vermuthung liegt sehr nahe, und wird zudem noch durch den Fund zahlreicher arabischer Münzen in den baltischen Ländern dringend unterstützt.*) Ebenso fanden in Vineta die nordischen Pro-

*) Es wird indeß kaum nöthig sein zu bemerken, daß diese Annahme eines orientalisch-nordischen Warenzugs unter großen Modifikationen (s. die Araber) zu verstehen sei. Wir möchten die Zahl der Schriftsteller nicht vermehren, welche wie

dukte ihren besten Markt und bei der Fruchtbarkeit des pommerschen Landes dürfte bereits dazumal ein Getreidehandel nach Scandinavien Statt gefunden haben. Sehr ansehnlich sollen die Fischereien der Wenden gewesen sein und sich selbst auf den Wallfisch erstreckt haben. Letztres dahin gestellt, beweist das Uebrige schon zur Genüge für einen hohen Grad der Ausbildung ihrer Marine und für die allgemeine Seetüchtigkeit jener Gegenden.

Wenn im Allgemeinen die Nachrichten über die Kultur und den Verkehr der Ostseeländer äußerst dürftig sind, so lassen sie uns noch im Besondern über ihren Ursprung und ihr Alter im Dunkeln. Mit dem fünften und sechsten Jahrhundert, wo die Geschichte zu ihnen dringt, finden wir sie schon in voller Blüthe. So viel steht indeß als entschiedne Thatsache fest, daß die Römer dabei nicht betheiligt sind, zwischen ihren Niederlassungen an Rhein und Donau und den wendischen Seeplätzen lag die Wildniß des Urwaldes und der einzige Versuch, den sie machten in das Innere Germaniens einzudringen, endete mit der vernichtenden Niederlage des Varus. Waren es aber die Römer nicht, woher kam anders die kulturhistorische Vermittlung und Verbindung? Diese Frage läßt sich nicht anders beantworten, als einmal mit der Anerkennung einer primitiven Bildungsfähigkeit des Menschen, und sodann mit dem Zusammenhang, welchen auf dem Weg des Handels die Griechen und Fönizier, die Karthager und Massilier mit jenem ultima Thule der alten Welt unterhielten.

Die Spezialgeschichte des merkwürdigen Bundes, welchem die-

---

z. B. Fischer „Geschichte des deutschen Handels" nicht selten durch apodiktische Behauptung einer zweifelhaften Thatsache die nöthige Beweiskraft zu verleihen glauben. Jedenfalls hat jener Warenzug nur immer einen beschränkten Umfang gehabt und mit der Zeit ganz aufgehört, wo die neuen Wege und Verbindungen mit dem Orient über das mittelländische Meer bekannter wurden. Auch war der Einbruch der mongolischen Horden in Rußland zu Anfang des dreizehnten Jahrhunderts einer Fortdauer der Karawanen durch ein so weites und ödes Gebiet nicht günstig.

ser Abschnitt vorzugsweise gewidmet ist, würde uns ohne die vorgängige Kenntniß des Schauplatzes, worauf er seine Größe entfaltet, nicht befriedigen. Es müßte überraschen, gerade in dem Norden und Nordosten, die kaum wenige Jahrhunderte jünger in das Licht der Geschichte getreten sind, einer Handelsthätigkeit und Seeherrschaft zu begegnen, wie sie Deutschland bis auf unsre Tage nicht wieder gesehn hat. Der Sprung wäre zu groß, als daß man nicht auf der Stelle die Grundlagen und Uebergänge vermissen sollte. Aber ganz natürlich und nothwendig begreift sich Alles, wenn man von den ersten Spuren des Alterthums, die dorthin leiten, anfängt und mit kritischer Wahl, aber doch ohne unbegründeten Zweifel bis auf die Zeiten der wendischen Herrschaft herabsteigt. Da offenbart sich der innre Zusammenhang der Dinge und man sieht die stille Geschäftigkeit des Handels im langsamen Fortgang vor mehr als tausend Jahren zu den herrlichsten und großartigsten Erfolgen gelangen.

Die Unterwerfung und Civilisirung der Sachsen erlaubte dem deutschen Binnenhandel die Ausdehnung nach den Ostseeländern, auch die Niederungen der Elbe und Weser eröffneten sich nunmehr langsam dem Verkehr und einzelne an ihren Ufern begründete Städte sahen sich durch die Macht der Verhältnisse bereits damals wie von selbst dem internationalen Handel, der Besorgung von Aus- und Einfuhr zugeführt, Bremen, Lübeck, Hamburg, Stade, Rügen, Schleswig, Bardewik u. a. Letztre Stadt zumal, in der Gegend des heutigen Lüneburg, war das Hauptemporium des deutschen Handels mit Scandinavien und den Wenden. Seine Verbindungen reichten bis Donau und Rhein und um sie immer kräftiger zu beleben und auszubreiten, legte Karl der Große eine Handelsstraße an, welche über Celle, Magdeburg nach Erfurt — drei der ältesten Plätze des deutschen Binnenhandels — und von dadurch Thüringen über Bamberg und Nürnberg nach Passau und

Regensburg zog, wo sich der seiner Zeit so blühende Donauhandel nach Konstantinopel anschloß, von dem bei den Byzantinern ausführlicher die Rede war. Aus dieser Zeit stammt das Stapelrecht, wornach gewissen Städten, die Warenlager und Kaufhäuser hatten bald alle Waren aus einem gewissen Distrikt, bald nur gewisse Güter aus allen Gegenden zugeführt werden mußten. Für die damaligen Zustände, wo es galt, dem erst entstehenden Handel feste und neue Stätten zu gründen und ihn zu konzentriren, ist das Stapelrecht durchaus zweckentsprechend gewesen. Wo es dagegen jetzt noch besteht, kann es nur schädlich wirken. Heutzutage ist der Handel entwickelt, kräftig und unabhängig genug, um selbst am besten für sein Interesse zu sorgen.

Außer den allgemeinen Folgen der Kreuzzüge auf den Welthandel hatten sie für Deutschland noch die ganz besondre, daß sie dessen Herrschaft über die baltischen Länder ausbreiteten, indem der heilige Eifer der Heidenbekehrung sich auch gegen die Wenden, Esten und Letten richtete. Es würde ein eigner Kreuzzug gegen sie geführt, in welchem der größre Theil des Volkes dem Schwerdt oder der Sklaverei verfiel. Die Ueberreste vermischten sich mit den deutschen Einwandrern, neue Reiche entstanden, worunter vornemlich die Herrschaft des deutschen Ordens und der Schwerdtritter, für die Sorge und Pflege, welche sie dem Handel angedeihen ließen, Auszeichnung verdient. Denn der thätige und unternehmende Geist und eine vorzugsweise maritime Befähigung blieb diesen Gegenden unverloren. Absolute Fürstengewalt und Lehnsherrlichkeit fanden an den Seeküsten niemals den empfänglichen Boden, wie im Innern des Landes, das Städtewesen, welches bereits unter den Wenden ausgebildet war, erhielt bei den Deutschen getreue Fortsetzung, und Zunahme und Befestigung. Riga, Reval, Kulm, Thorn, Danzig, Königsberg, Marienburg u. s. w. waren ihre Gründungen und von den älteren Orten erhob sich Lübeck, haupt-

sächlich nach Zerstörung Bardewiks zum ersten machtgebietenden Rang unter allen Städten des nordöstlichen Europas.

Damals war die Ostsee eine der vortrefflichsten Pflanzschulen für Matrosen, indem der Häringsfang bis zum dreizehnten Jahrhundert fast ausschließlich in ihren Gewässern Statt fand. Anfangs ging der Zug längs der pommerschen Küste, dann wendete er sich nach Schonen, das große Reichthümer daher sammelte, und trat durch den Sund in die Nordsee in seine gegenwärtigen Linien zwischen Norwegen und Schottland. Die Kunst, die Häringe einzusalzen, haben die Holländer allerdings vervollkommnet, allein eine gewisse Art, sie einzusalzen muß schon damals bekannt gewesen sein, sonst könnten ja nicht Fische unter den Handelsartikeln jener Zeit vorkommen. Mit den Deutschen konkurrirten in der baltischen Schiffahrt auch die Dänen und Schweden, indeß untergeordnet, denn jene fanden in ihren zahlreichen allerwärts begründeten Kolonien thätigen Beistand, hatten in der Regel ihre Schiffe kriegerisch bemannt und wurden durch die fremden Fürsten vor den eigenen Unterthanen durch mancherlei Privilegien begünstigt. Nach dem Fall Vinetas sehen wir Wisby auf der Insel Gothland als besuchten Handelsplatz für den Verkehr zwischen Nordosten und Südwesten. Vor allen hatten sich hier deutsche Kaufleute niedergelassen und den Hauptstapel für russische Produkte, Pech, Honig, Talg, Häute, Pelze, Sklaven, Leder und Eisen eingerichtet. Letzteres nebst Holz kam nicht minder aus dem nahen Schweden. Man will, wie in Vineta, so auch in Wisby einen orientalischen Handel suchen und ihm direkte Beziehungen mit Konstantinopel durch Rußland über Kiew, Nowgorod und die Düna zuschreiben. Wir haben bei den Byzantinern dieses russischen Handelsweges gedacht und wollen auch nicht läugnen, daß er sich einmal bis zur Ostsee verzweigt und bis Vineta selbst erstreckt habe. Allein dies beweist darum Nichts für Wisby, weil zur Zeit von dessen Blüthe der

orientalische Warenzug seinen Weg die Donau hinauf und über die italiänischen Städte nach den Niederlanden auf eine Weise fixirt hatte, daß sogar für die Versorgung des norddeutschen Marktes die russischen Karawanen nicht mehr konkurriren konnten, sondern sich eben auf ihr eignes Land beschränken mußten. Sehr ansehnlich wird dagegen die Hafenbewegung Wisbys gewesen sein und in wie hohem Ansehen seine Schiffahrt stand, ergibt sich aus der allgemeinen Geltung, welche sein Seerecht Jahrhunderte lang weit und breit im Norden genossen.

Obgleich die drei Jahrhunderte, welche Karl dem Großen folgten, nicht die reichlichen Früchte trugen, wozu er die Aussaat bestellt hatte, so nahm doch die Bevölkerung und mit ihr die Bodenkultur in Deutschland zu. Viele Wälder Sachsens wurden gelichtet und der Ackerbau nahm immer größere Flächen ein. Auch die Gewerbe bildeten sich mehr und mehr als selbständiger Stand aus, trennten sich von der Betreibung der Landwirthschaft und begaben sich in die Städte, welche zahlreich gegründet zumal von den sächsischen Kaisern mit werthvollen Rechten und Freiheiten ausgestattet wurden und sich so nach und nach zu selbständigen Gemeinden (Munizipien) mit dem Recht der Autonomie und Gerichtsbarkeit in Civil- und Strafsachen erhoben. Dadurch vermehrten sich die Gegenstände des Eigenhandels, der seit dem dreizehnten Jahrhundert, wo die großen Städtebündnisse sich bilden an Umfang und Bedeutung gewinnt. Wollne Zeuge und Leinwand deutscher Fabrikation gingen die Donau abwärts nach dem Orient, auch über die Alpen nach Italien, am meisten aber nach dem Nordosten, Scandinavien und England, periodenweise wurde Getreide, wenigstens in das erstere Land geschickt und Rheinwein kam bereits zur Ausfuhr. In den Orient gingen ferner Waffen und Kriegsgeräthe, worin sich die lüttiche Gegend frühzeitig aus-

zeichnete. Man hüte sich indeß, den deutschen Gewerbszuständen dieser Periode zu viel Gewicht beizulegen. Der Handwerker galt in Deutschland Anfangs kaum etwas mehr, als ein Leibeigner, er konnte sich nur langsamer, als der Kaufmann zu freier selbständiger Stellung emporarbeiten. Die ältesten Handwerker, welche als freie Leute um Lohn arbeiteten, waren die Goldschmiede, wahrscheinlich weil sie damit zugleich Geld- und Leihgeschäfte verbanden. Die eigentliche Emanzipation deutscher Industrie gebürt Kaiser Heinrich V., welcher allen Stadtbewohnern, es mochten Handwerker, Ackersleute oder was sonst sein, das freie Bürgerrecht ertheilte. Von dieser Zeit datiren auch die Zünfte und Handwerksordnungen. Die Lein- und Wollenweber thaten sich bald so hervor, daß Balduin III. von Flandern viele von ihnen durch glänzende Versprechungen in sein Land hinüberzog und damit den Grund zu der niederländischen Tuchmanufaktur legte. Den oberdeutschen Städten erwies für ihr Gewerbwesen die Nachbarschaft Italiens ansehnliche Vortheile, manche geschickte Arbeiter wanderten von dort her ein und zumal in allen jenen Beschäftigungen, welche mit der Kunst verwandt waren, behaupteten sie einen ausgezeichneten Rang. Dagegen wendete sich die große, für die Massen arbeitende Industrie schon damals mehr den mittlern und nordwestlichen Theilen zu und die vorzugsweise landwirthschaftliche Bestimmung des südlichen Deutschlands offenbarte sich bereits zu einer Zeit, wo die Fabrikation nur Handarbeit war und aller mechanischen Hülfsmittel so gut wie entbehrte. Das seiner Zeit unläugbar blühende Leinwandgeschäft der schwäbischen Städte kann allein dagegen Nichts beweisen, denn einmal ist dieser Gewerbszweig in Deutschland von jeher ein Gegenstand der Hausindustrie gewesen und sodann sind für den Welthandel die Erzeugnisse von Westfalen, Sachsen und Schlesien von bei Weitem größ-

rer Bedeutung geworden, als es die Sendungen oberdeutscher Linnen, welche Regensburg und Augsburg nach der Levante und Italien machten, jemals sein konnten.

Ganz besonders wichtig für die Vermehrung des Nationalvermögens wurde die reiche Ausbeute, welche seit dem zehnten Jahrhundert der Bergbau sowol in edeln als unedeln Metallen im Harz, dem Fichtel- und Erzgebirge, sowie in Böhmen darbot. Was Silber und Gold betrifft, so waren deren Gruben in jener frühen Zeit ungleich ergiebiger, als heutzutage. Etwa um dieselbe Periode erscheinen auch die Salzwerke in Baiern und die Salinen von Halle. Die Vermehrung der edeln Metalle hatte eine Vermehrung des gemünzten Geldes zur Folge, doch blieb es bei größren Zahlungen noch lange Zeit üblich, das Gold statt zu zählen, zu wägen. Es fehlte gar sehr an einer allgemein gültigen Münze und an festen Kursberechnungen, jeder Handelsplatz hatte seine eigne Goldwährung. Das Münzrecht wurde von dem Kaiser und dem Landesherrn gegen Entrichtung einer Abgabe ertheilt und man pflegte nicht selten dasselbe angesehnen Bürgern erblich zu überlassen, welche dann jedesmal für den Vollgehalt des ausgemünzten Geldes Bürgschaft leisten mußten. Im Uebrigen war der Geldhandel fast ausschließlich in den Händen der Juden und Lombarden,*) die sich auch in die andern Geschäftszweige eingedrängt hatten. Erstre wurden darin durch die kanonische Gesetzgebung begünstigt, welche lange Zeit jedes Geldanleihn auf Zinsen den Christen verbot. Man fand natürlich Mittel genug, ein so unverständiges Gesetz zu umgehen, insbesondre durch fingirten Kauf, durch Pfandlehen u. s. w., allein den privilegirten Juden blieb noch immer

*) Abwechselnd oft synonym werden die Caorsini, Gowertschen, ursprünglich von der Stadt Cahors in Guienne (Südfrankreich) genannt, welche sich vorzugsweise mit Geldwechsel und Wucher beschäftigten. Auch einzelne Städte in Piemont z. B. Asti, Chieri, Cavore widmeten sich den Bankgeschäften, und man findet ihre Bewohner überall in diesem Fach etablirt.

ein weiter Spielraum des Wuchers und der Mißbrauch, den sie damit trieben, hat zum guten Theil den tiefwurzelnden Haß und ihre grausame Verfolgung hervorgerufen. Es gibt Schriftsteller, welche die erste Verwendung von Wechseln in Deutschland suchen; wenn die Beweise dafür auch nicht zureichen, so ist doch so viel gewiß, daß eine wesentliche Eigenschaft des Wechselrechts, der Personalarrest, in Deutschland seit den ältesten Zeiten die Strafe des säumigen Schuldners war. Mehr Schutz, als die Landesherrn ließen die deutschen Kaiser aus den sächsischen und fränkischen Dynastien dem Handel angedeihen, weniger freilich, daß sie dessen Bedeutung erkannten und fördern wollten, als vorzugsweise aus den Beweggründen einer Politik, welche in der Stärkung des städtischen Bürgerthums eine Stütze der monarchischen Gewalt gegen die anwachsende Macht und Uebergriffe der großen Kronvasallen suchte. Von Münz- und Stapelrecht war schon die Rede, andre kaiserliche Gnadenbriefe bewilligten den Kaufleuten eignen Gerichtsstand und vielerlei Vergünstigungen in der sichern und lohnenden Handhabung ihrer Geschäfte, wie Zollfreiheiten und Marktpolizei, Geleitsbriefe, bewaffnete Bedeckung, das Recht selbst Waffen zu tragen, und das heilige Schutzrecht des sogenannten Gottesfrieden (Treuga Dei). Bei der Zerstücklung des Gebietes und der großen Anzahl verschiedner Territorialgränzen bietet das deutsche Zollwesen jener frühen Jahrhunderte ein sehr unerfreuliches Bild der Verwirrung und Willkür. Neben den durch die Verfassung festgesetzten kaiserlichen Reichszöllen begegnen wir unzähligen andern Zollstätten, welche der kleinste, wie der größte Vasall aufrecht hielt, so lange er es mit seiner Gewalt vermochte. Feste Grundsätze einer Finanzpolitik darf man in jener Zeit nicht suchen, überall sehen wir nur Monopole und Privilegien, den Kaufleuten der einen Stadt wurde dasselbe bewilligt, was den Kaufleuten der andern versagt blieb, waren sie mächtig genug, so

gingen sie oft ganz frei aus, sonst mußten sie sich durch schwere Bußen loskaufen. Da indeß der Kaiser sowol, als die Landesherrn selten oder nie Ueberschuß an Geld hatten, so waren sie gegen Anleihen, Unterstützungen und Geschenke gern bereit, den Meistbietenden Handelsvortheile zuzuwenden. Die freien Reichsstädte schlossen häufig Handelsverträge untereinander ab, worin sie sich Zollfreiheit zusicherten. Man kennt deren besonders viele von Nürnberg. Im Allgemeinen war es üblich, den Zoll nicht von den eingeführten, sondern von den ausgeführten Waren zu erheben. Nach dem Gesetz konnte ein Zollrecht nur von Kaiser und Reich verliehen werden, und selbst Ersterer konnte dasselbe nur mit Bewilligung der Stände ausüben. Dagegen hatte er die Befugniß Marktfreiheiten, Marktrechte zu verleihen, womit in der Regel Münz- und Zollrecht, Bann und Mühlenrecht vereinigt war. Der Marktplatz und die ihn besuchenden Kaufleute standen unter dem unmittelbaren Schutz des Kaisers, der Ort hieß „befriedet“ weil jede Gewaltthat und Fehde mit dem Königsbann bestraft wurde. Zu dem Ende befand sich in jeder Meßstadt ein kaiserlicher Vogt, der die Schutzgerichtsbarkeit in Marktsachen ausübte und zugleich die Zoll- und Münzeinnahmen bezog. Derselbe war mit dem Blutbann belehnt. Ein Kreuz mit dem kaiserlichen Handschuh war das sinnbildliche Zeichen, welches auf dem Marktplatz zum Beweis der erhaltnen „Befriedung“ errichtet wurde. Solang die Marktzeit dauerte und solang die Kaufleute auf der Her- und Hinreise begriffen waren, so lange genossen sie vollkommenste Freiheit und Sicherheit. In den Marktstädten wurde bald ein großer Platz zum öffentlichen Verkauf auserwählt und dabei ein sogenanntes „Kaufhaus“ zur Niederlage der Waren errichtet. Die Kaufleute brachten ihre Waren schon deshalb gern dahin, weil sie sie dort am sichersten wußten und so bildete sich, was Anfangs freier Wille war, zum Zwang aus. Die Städte erhoben vor der Niederlage im Kaufhaus eine Abgabe, es

mochte die Ware nun dort sein oder nicht und zogen davon ansehnliche Einkünfte. Zugleich erwarben sie auch die Marktpolizeigewalt und Gerichtsbarkeit in Handelssachen. Verschiedne Reste dieser altdeutschen Marktrechte finden sich noch in den Meßprivilegien unsrer Tage.

In so allgemeinen Umrissen zeichnet sich die Geschichte der deutschen Handelszustände seit Karl dem Großen bis zu Ende des dreizehnten Jahrhunderts. Leider lassen die Forschungen auf diesem Gebiet und in dieser Zeitperiode unsrer Geschichte noch viel zu wünschen übrig und grade über den slavischen Handel der Ostsee vermissen wir authentische Aufschlüsse über seine Entstehung und wahrscheinliche Verbindung mit dem Alterthum. Indeß, wie viel oder wenig wir davon voraussetzen, in der Hauptsache ist der slavische Handel nur Tauschhandel gewesen, den eigentlichen Großhandel mit Geld und Waren, ein kaufmännisches Geschäft der Aus- und Einfuhr haben in Deutschland erst die Kreuzzüge hervorgerufen. Es wird erlaubt sein, auf die Einleitung zu diesem Abschnitt, wo ausführlicher davon die Rede, zurückzuweisen. Vergessen wir auch nie die niedrige Kulturstufe, auf welcher vor den Kreuzzügen im Allgemeinen die Völker standen und die geringen Bedürfnisse, welche sich in Folge davon kund gaben. Man überschätze ferner nicht die Beschreibungen von dem Reichthum und Luxus einzelner Städte und Hofhaltungen, und denke, wie relativ die Schätzung nach unsern heutigen Begriffen von Geld und Geldeswerth ist. Noch bis in das elfte Jahrhundert konnten ganze Gegenden des innern Deutschlands mit einem Hausirkasten befriedigt werden.

Wie überraschend schnelle Erfolge die Handelsgeschichte der neuen Zeit uns vorüberführt, hier müssen wir uns mit den langsamen Anfängen keimender Saaten begnügen. Es galt vorerst ein städtisches Zusammenleben zu begründen und ihm Einigung, Festigkeit und Selbständigkeit zu geben. Die Gründung der deutschen Städte ist die Gründung des deutschen Handels und ihre Geschichte ist seine Geschichte. Hier hat Italien unläugbar segensreich auf Deutschland eingewirkt, Freiheit und Bildung, gesetzliche Ordnung, öffentliches und Privatrecht sind in den Städten wieder auferstanden, in ihnen lernten die Barbaren die Künste des Friedens schätzen und lieben und indem sie zu genießen anfingen, begriffen sie die Nothwendigkeit zu produziren und zu erhalten. Die schönere Auflebung freier Munizipalverfassungen ist ihm allein zu danken. Die Tradition hatte ihm mitten durch die Barbarei und Zerstörung das antike Vorbild und seine Namen erhalten, und als durch die Kreuzzüge dem Land neue Macht und Wolhabenheit zufloß, da erwachte in der alten Form auch der alte Geist der Freiheit und Aufopfrung. Die lombardischen und venezianischen Kommunen, Genua, Pisa, Florenz standen auf und machten die Welt von sich reden.

Dem romanischen Stamm entsprungen, war es den germanischen vorbehalten, jenes Wesen freier Munizipalverfassungen und selbständigen Bürgerregiments zur vollendetsten Erscheinung zu bringen und es bleibt immer bemerkenswerth, daß keine andre Nationalität, weder die slavische noch arabische, obgleich beide blühenden Handel trieben und große und reiche Städte besaßen, sich dafür jemals geschickt erwiesen hat. Zwei der interessantesten Staaten Europas, die Niederlande und die schweizer Eidgenossenschaft sind aus der bürgerlichen Stadt- und Landgemeinde hervorgegangen und wo ist die deutsche Geschichte glänzender illustrirt, als auf den Blättern, auf welchen die Reichsstädte und jene Bündnisse ver-

zeichnet stehen, die unter dem Namen des rheinischen, des schwäbischen, vor Allem aber des hansischen unsre Aufmerksamkeit jetzt länger beschäftigen sollen.

Der unglückseligen Verfassung, welche Deutschland zu einem Wahlreich machte und damit die Einheit und Stärke des Ganzen den herrschsüchtigen Partikularinteressen der großen Kronvasallen hinopferte, fehlte zur Vollendung ihres zerstörenden Werkes eben nur die unheilvolle Politik der römischen Kaiserkrone, als vermeintliches Vermächtniß der Cäsaren. Unter den Illusionen einer Herrschaft jenseits der Alpen ging diesseits die Wirklichkeit schätzbarster Rechte und Vortheile verloren, und unbesonnen trieben die deutschen Kaiser das Spiel so lange fort, bis sie weder Herrn von Italien, noch Herrn von Deutschland waren. Während sie in Italien mit äußerster Anstrengung den heldenmüthigen Widerstand des lombardischen Städtebundes bekämpften, mußten sie in Deutschland, wo der hohe Adel und Klerus ihnen ein Stück der Macht und des Ansehens nach dem andern zu entreißen suchte, eine ganz verschiedne Politik befolgen und darauf bedacht sein, in dem aufwachsenden Bürgerthum der Kommunen Rückhalt und Bundesgenossenschaft gegen einen gemeinschaftlichen Feind zu erlangen. Allein, wenn sie auch diese Erkenntniß hatten und im Einzelnen darnach handelten, ihre Kraft war bereits zu geschwächt, ihr Wille selbst vielleicht nicht aufrichtig genug, um ganze und große Entschlüsse zu fassen und durchzuführen. Sogar die Hohenstaufen, die wol am meisten berufen waren, haben die Mission, ein einiges Deutschland zu schaffen, verfehlt, die Herrschaft in Italien blieb ihre verhängnißvolle Täuschung und um nur dafür Geld und Kriegsheere zu haben ließen sie den Vasallen in der Heimat freies Spiel und manche Eingriffe in ihre kaiserlichen Hoheitsrechte ungeahndet vorübergehen und also zur Gewohnheit werden. Zuletzt mochte selbst ein Friedrich Rothbart im Stillen jenen demokratischen Geist der

Städte fürchten, dessen Schläge er vor Mailand und Crema schwer empfunden hatte.

Nur mit solchen Modifikationen ist der Schutz und die Huld zu bemessen, deren sich die Städte von den Kaisern erfreuten. Auch einzelne Landesherrn haben ihre Städte begünstigt, wenn es galt, durch diese Gunst eine Vermehrung der Einkünfte zu erreichen. Das Beste blieb den Kommunen selbst zu thun übrig, besonders als gegen das Ende der Hohenstaufen das kaiserliche Ansehen immer tiefer sank und im deutschen Reich jene Zeiten der Willkür und der rohen Gewalt anbrachen, welche die Geschichte mit dem Namen des Faustrechts bezeichnet.

Es ist der Geist der Assoziation, welcher alle Schwierigkeiten und Hindernisse überwindend bereits hier verdiente Triumfe feiert. Inmitten einer allgemeinen Anarchie und Schutzlosigkeit wurde die Noth das höchste Gesetz und die neu aufgekommenen, für sich allein noch nicht genug erstarkten Stadtgemeinden führte das Gefühl gemeinschaftlicher Bedürfnisse und Interessen, gleicher Wünsche und Bestrebungen, von selbst durch der Umstände unmittelbare Gewalt, ohne daß diplomatische Verhandlungen und staatsrechtliche Verträge vorausgingen, zu Verbrüderung und wechselseitiger Unterstützung. Man vergesse nicht die Zeiten, wovon die Rede ist. Es gab damals noch keine Kunst der Politik, wie heutzutage und wußten die Völker ihre Interessen deshalb gewiß nicht schlechter zu befriedigen, so waren doch die Formen, worunter sie es thaten, unendlich einfacher. Der Hansabund selbst ist dafür ein schlagendes Beispiel, denn alle die zahlreichen und preislichen Forschungen, welche seine Geschichte gefunden, haben über die Zeit der Entstehung und die ursprünglichen Vertragsurkunden keine zuverlässigen Data ergeben.

Wenn auch Europa einen Karawanenhandel, wie die andern Welttheile nicht kannte, so verlangte doch nicht minder die Unsi-

cherheit seiner Straßen und die Rechtlosigkeit der öffentlichen Zustände während des ganzen Mittelalters eine gemeinschaftliche Betreibung des kaufmännischen Geschäftes. Dies galt vornemlich von den Handelsreisen auf die Messen und Märkte. Schon oben ist der kaiserlichen Geleitsbriefe, der bewaffneten Eskorte, und des den Kaufleuten selbst zugestandnen Waffenrechts („sie sollen dürfen ihr Schwerdt am Sattelknopf anhängen") gedacht worden. Wo in jeder Bergschlucht ein Buschklepper und Raubritter lauerte, mußte man Gewalt mit Gewalt vertreiben. Gleichwie zu Land der Handel der Sicherheit wegen in Gesellschaft geführt wurde, ebenso geschah es zur See. Die Handelsschiffe auf der Ostsee waren nie vereinzelt, sondern immer mehre zusammen, und theils selbst armirt, theils von Kriegsfahrzeugen begleitet. Gewöhnlich pflegten sich die Kaufleute ein und desselben Orts zu der Expedition zu vereinigen, und als Gesellschaft, Maskopei gemeinschaftlich zu interessiren. Doch kommen schon im zwölften Jahrhundert ähnliche Bündnisse benachbarter Städte vor, wie z. B. 1158 zwischen Lübeck und Bremen zur Führung des livischen Handels. Diese Verbindungen wurden häufig mit dem altdeutschen Wort Hansa benannt, welches lange bevor es die ausschließende Bezeichnung des großen Bundes wurde, allgemein Gebrauch war.

Man wird erkennen, wie Alles vorbereitet lag und von selbst auf ganz natürlichem Weg sich bilden konnte. Die Fürsten verschworen sich gegen den Kaiser, kleinere Vasallen verbündeten sich, um dem stärkern Lehnsherrn zu widerstehen, auch der Klerus bildete eine Liga, Jeder suchte auf Kosten des Andern in dem allgemeinen Chaos zuzugreifen, was und wie er vermochte, warum sollten die Städte nicht auch daran denken, ihren so wol erworbnen Rang in der Staatsgesellschaft zu behaupten und zu verbessern, um so mehr, als sie sahen, wie bedroht durch die Herrschsucht der Lan-

desherrn und die Raubgier des niedern Adels die ergiebigen Früchte ihres Fleißes und ihrer Thätigkeit waren. Der Instinkt der Noth und ein gegebnes Beispiel trieb sie anfänglich zu einander, den Nachbar zum Nachbar und so weiter bis sich die Kette um ganze Länder schlang und was zufällig und augenblicklich geboren war, mit einem Mal Absicht, Bewußtsein und Bestand erhielt. Ein höherer Zweck der Verbindung, als Abwehr der Gewalt und Schutz des Besitzstandes, trat unbemerkt hervor, gestaltete sich zum System einer handelspolitischen Herrschaft, erweiterte den Kreis ihrer Wirkungen und rief eine wunderbare Fülle schöpferischer Kräfte ins Leben.

Weniger als auf Handel und Industrie äußerten sich die Vortheile des Städtewesens auf die Landwirthschaft. Zwar empfand dieselbe den steigenden Einfluß des Verkehrs insofern, als der Bedarf der Lebensbedürfnisse stieg, aber der Nutzen davon kam nicht dem Landmann, sondern seinem Grundherrn zu Gut. Auf Herrschaft und Fehden bedacht schätzte er die friedlichen Beschäftigungen und den langsamen Erwerb des Fleißes gering und verschmähte es die Bodenkultur in gleichem Fortschritt mit Handel und Gewerben zu erhalten. Der unfreie Bauer aber, selbst wenn er die Mittel gehabt hätte, besaß ja kein Eigeninteresse. So erscheint die Landwirthschaft lange Zeit nur als ein Nothbehelf für die unentbehrlichsten Bedürfnisse des Lebens ohne gedeihliche Pflege und Fortbildung. Der Bauernstand bleibt während der ganzen Periode gefesselt, ein deutsches Volksleben emanzipirt sich nur im Bürgerstand und nur aus dem Handel entsprießen die Blüthen politischer Freiheit und Gleichberechtigung.

Was jetzt die Geschichte als fertige Thatsache in einem Guß darstellt, hat die damalige Gegenwart nur in langsamen Kristallen angesetzt. Die Ausbildung der deutschen Munizipalfreiheiten und ihre Verbrüderung mußte schon darum langsamer von Statten ge-

hen als in Italien, weil die Traditionen der Vergangenheit fehlten, weil Alles neu zu beginnen war, weil sodann die Städte weder gleich bevölkert, noch reich waren, auch zu weit auseinander lagen, um sich sofort beizustehen, den Landadel an zu weiter Ausbreitung seiner Macht zu hindern und zu unterwerfen. Anfangs wurden die einzelnen Bedürfnisse, welche die Städte ohne die Genehmigung des Landesherrn einzuholen, im Drang gebietender Verhältnisse schlossen, kaum berücksichtigt, später aber, wo sie erstarkten und um sich griffen, hat es manch harten Kampf gegeben, um diesen dritten Stand der Bürger, der sich ebenbürtig neben Edelmann und Geistlichen zu stellen wagte, in sein Nichts zurückzuwerfen. Aber es war zu spät. In Oberdeutschland, an Rhein und Donau, wo mit Italien so allgemeine und häufige Berührungen Statt fanden, die Bevölkerung dichter, die Städte selbst zahlreicher und bereits in früher Zeit gegründet waren, gelang es ihnen auch zuerst, sich von dem Druck ihrer Landesherrn zu emanzipiren und jene Munizipalfreiheiten zu erwerben, deren Begriffe und Einrichtungen sie jenseits der Alpen kennen und schätzen gelernt hatten. Sie wurden in großer Anzahl reichsunmittelbar, der Sache nach so viel als unabhängig blieben sie auch dem Recht nach dem Kaiser zur Unterthänigkeit verpflichtet. Man weiß, was diese kaiserliche Gewalt im heiligen römischen Reich besagen wollte, — glänzende Phrasen, äußere Formen, einige Ehrenrechte und da und dort schmale Einkünfte. In Niederdeutschland, wo von jeher die Landesherren ein weiteres Territorium beherrschten und ihre Macht eifersüchtig wahrten, war das kaiserliche Ansehn seit den Hohenstaufen so gut wie dahin, und von dieser Seite konnten die Städte, welche nicht vorher schon die Reichsunmittelbarkeit erlangt hatten, kaum Etwas erwarten. Somit ganz auf sich selbst verwiesen suchten und fanden sie in dem Hansabund das Mittel und den Weg zur Freiheit.

Schon aus diesem Grund ist die Geschichte der Hansa, wäre sie auch sonst nicht an Macht, Umfang, Bedeutung und Zeitbestand überlegen, die bei Weitem interessanteste, wenn gleich damit dem Bündnisse der rheinischen und oberdeutschen Städte keineswegs die gebürende Aufmerksamkeit entzogen werden soll. Da wir indeß denselben bei den Italiänern, Byzantinern und Niederländern so weit begegnet haben, als ihr äußerer Handel dazu Veranlassung gab, so bleiben uns für hier nur einige ergänzende Mittheilungen über ihre innere Geschichte und Verfassung übrig.

Ebenso wenig, als bei der Hansa, ist ein bestimmtes Stiftungsjahr oder eine bestimmte Stiftungsurkunde des rheinischen und schwäbischen Städtebundes anzugeben. Es war, wie oben erwähnt, kein Plan, keine Anlage, es hat sich Alles von selbst durch den Drang der Umstände gebildet. Indeß so viel ist gewiß, daß der rheinische Bund dem schwäbischen in der Zeit voransteht, denn bereits um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts (1255) erscheint er in einer gewissen Organisirung, während der schwäbische Bund keinenfalls vor dem vierzehnten Jahrhundert in Leben und Thätigkeit tritt.

Kein zweites Flußgebiet Europas bietet eine so reiche und mannichfache Kulturgeschichte, als das des Rheines. Seine unvergleichliche Lage inmitten der Länder und Nationen, welche bis jetzt ebenso die materielle als geistige Herrschaft über unsern Welttheil üben, hat ihm den ununterbrochnen Besitz eines großartigen Speditions- und Commissionshandels erhalten und in der gesegneten Fruchtbarkeit und dem vielseitigen Produktenreichthum seines Bodens nicht minder, als in dem Gewerbfleiß und der Kunstfertigkeit seiner starken Bevölkerung beruhen die Fundamente einer allgemeinen und ausgiebigen Wolhabenheit. Absatzwege und Märkte stehen nach allen Seiten offen und sind von jeher leicht zugänglich gewesen. Schon die Niederlassungen der Römer an

den Ufern des Rheines waren mehr als strategische Positionen und militärische castra, es bestanden in ihnen bürgerliche Einrichtungen nach dem Vorbild Italiens, auf dem Land wurde Getreide und Wein gebaut und in den Städten blühten mannichfache Gewerbe friedlicher Gesittung. Die Heerstraßen dienten zugleich zu Handelsstraßen und daß der Rhein selbst, bei den großen natürlichen Vorzügen seines Bettes und Wasserstands in der frühesten Zeit befahren worden, ist außer Zweifel. In der fränkischen Periode wenigstens sehen wir bereits zwischen den Rheinstädten den regsten Verkehr zu Wasser unterhalten. Daß Karl der Große, welcher für seine Zeit Außerordentliches zum allgemeinen Besten der materiellen Wolfahrt leistete, ganz besonders für die Gegenden sorgte, wo der Mittelpunkt seiner Herrschaft und die Vorliebe seines Aufenthaltes war, wird Niemand wundern. Ist hier auch nicht der Ort in das Einzelne einer Geschichte der rheinischen Städte einzugehen, so müssen wir doch mit wenigen Worten Kölns gedenken, welches nicht nur den süd- und nordwestlichen Handel Deutschlands inne hatte, sondern auch nordöstlich durch Westfalen mit den Städten an der Ostsee verkehrte. Seine Messen gehörten zu den ältesten und zogen die Kaufleute aus den Niederlanden, Frankreich, bis England herbei. Uebrigens gingen die Kölner selbst nach England und waren die ersten Deutschen, welche dort Handelsfreiheiten erwirkten. Sie besaßen in London ein eignes Haus und Contor und die Hansen scheinen dasselbe nur übernommen zu haben, als Köln ihrem Bund beitrat. Wie gewichtig und entscheidend das Ansehn der Stadt war, erweist sich in der allgemeinen Annahme, welche kölnisches Maß und Gewicht fand. Den ansehnlichsten Aufschwung nahmen Rheinhandel und Schiffahrt, als sich der Welthandel nach den Niederlanden zog und dort in Brügge die Kaufleute aller Länder zusammentrafen. Ein großer Theil des italiänischen Warenzuges gelangte nunmehr auf

den Rhein und belebte auch seine oberen Strecken. Drei Städte, Speier, Mainz und Köln wußten sich davon reiche Vortheile zu verschaffen, indem sie nach damaliger Weise ein Stapelrecht in Anspruch nahmen. Jedes Schiff, das den Rhein mit stapelbaren Gütern passirte, mußte an jedem der drei Orte anlegen, die Güter ausladen und im Kaufhaus niederlegen. Erst nach Entrichtung der Abgaben konnten sie „übergeschlagen" d. h. entweder auf das Schiff zurückgebracht oder auf der Axe in das Binnenland verführt werden. Meßgüter waren von diesem Stapelzwange ausgenommen, zu Zeiten haben einzelne Städte sich zu befreien gewußt, allein im Ganzen wurde streng darauf gehalten und konnte auch zu einer Zeit, wo die Konkurrenz im Handel noch unbekannt und derselbe froh war, wenigstens auf einem Wege sicher und gefahrlos sich zu bewegen.

Viel nachtheiliger und störender für den Handel als die Stapel waren die willkürlichen Beraubungen und Brandschatzungen, denen er sich unter dem Namen von Zöllen und Abgaben ausgesetzt sah. Es ist hier nicht die Rede von den Zöllen, welche durch Reichs- oder vom Kaiser bestätigtes Landesgesetz eingeführt waren und die ihre bestimmte und bekannte Norm hatten, sondern von den Tributen, welche mit dem Recht des Stärkeren und mit dem Schwerdt in der Hand die adlichen Raubritter von den vorüberziehenden Kaufleuten erpreßten. Wegelagerer nannte man sie mit treffendem Wort, denn ihre Raubnester lagen meist in der Nähe gangbarer Heerstraßen und schiffbarer Flüsse. Das Rheinthal vor allem, wie noch jetzt seine malerischen Ruinen zeigen, war mit dieser Landplage gesegnet. Die kaiserlichen Verbote wurden mißachtet und brachten keine Wirkung hervor. Es blieb nichts anders übrig als Gewalt mit Gewalt zu vertreiben. Allein aber und getrennt waren die Kaufleute zu schwach, die gleiche Noth und Gefahr mußte sie über die Gemeinsamkeit ihrer Interessen aufklären und

zu gegenseitigem Schutz und Trutz verbinden. Da im J. 1246 ein Graf Dietrich das Schloß Rheinfels erbaute und allen vorüberfahrenden Schiffen mit Gewalt einen unmäßigen Zoll abverlangte, so versuchten einige Städte, die Feste zu erobern und niederzureißen. Obgleich ihr Bemühen vergeblich war, so ging doch das erste Beispiel gemeinschaftlichen Handelns nicht verloren. Auf Anregung von Mainz aus traten die Städte Mainz, Worms, Speier, Straßburg und Basel in ein Bündniß, worin sie sich Vereinigung ihrer Kräfte und gegenseitigen Beistand zusagten. Leider sind die Nachrichten über die ersten Zeiten des rheinischen Bundes sehr dürftig und lückenhaft. Die Landesfürsten und der hohe Adel scheinen Anfangs dem Unternehmen feindlich gewesen zu sein, während die Kaiser es begünstigten. Zuletzt drangen die Städte durch, und im J. 1255 erscheint der Bund als eine wol organisirte anerkannte Macht, bei der nicht allein gegen 90 Städte, sondern auch geistliche und weltliche Herren, unter ihnen die drei Kurfürsten von Trier, Mainz und Köln selbst betheiligt waren. Unter den Städten begegnen wir zunächst den am Rhein gelegnen, dann aber auch andern binnenländischen, wie Zürich, Frankfurt, Gelnhausen, Aschaffenburg, Nürnberg, Aachen, Münster, Bremen und 60 westfälischen Städten. Mainz hatte die Anordnung und Aufsicht über die niederdeutschen Städte und Worms erhielt gleiche Rechte über die oberländischen Städte. Jährlich sollten vier Versammlungen, zu Köln, Mainz, Worms und Speier gehalten werden. Der Zweck des Bundes war ein doppelter, einmal den allgemeinen Landfrieden wo nöthig mit bewaffneter Hand aufrecht zu erhalten und sodann sich aller willkürlich auferlegten Rheinzölle zu entledigen. Eigentlich handelspolitische Tendenzen sind ihm fremd geblieben, er verlangte nicht weiter, als nach Schutz und Sicherheit und am wenigsten war es auf eine Konkurrenz mit der Hansa, oder gar wie Einige wollen, auf Monopolisirung des

Levantehandels abgesehen. Wenn dieser in Aufschwung kam, so war es die natürliche Folge der befreiten und geschützten Schiffahrt und hing mit der Blüthe der schwäbischen Städte und der Ausbreitung des niederländischen Marktgebietes zusammen, welche durch den Rheinverkehr zu einander vermittelt wurden. Uebrigens ließ es der Rheinbund an energischen Maßregeln zur Vollstreckung seiner Absichten nicht fehlen. Von Kaiser Wilhelm feierlich bestätigt wurde eine allgemeine Steuer auf die Mitglieder umgelegt und von dem Ertrag eine ansehnliche Streitkraft geworben. Die niederrheinischen Städte allein bemannten und bewaffneten 500 Schiffe und die oberländischen Städte hatten von der Mosel bis Basel 100 derselben auszurüsten. Mit dieser Macht überfiel man die umliegenden Raubschlösser, zerstörte mehre davon und schaffte die Zölle ab. Allein die Eifersucht über den Anwachs der städtischen Macht und die Furcht, daß der Schutz des Bundes das landesherrliche Geleit und dessen Gebüren beeinträchtigen wo nicht ganz aufhören machen könnte, ließ mehre der dem Bund beigetretnen Fürsten in ihrem Eifer für den Landfrieden erkalten und bereits 1268 nach Kaiser Wilhelms Tod standen viele der zerstörten Burgen wieder aufgebaut und der Unfug begann von Neuem. Zwar kämpften die Städte ausdauernd dagegen und es gelang ihnen zu Zeiten mehr oder minder sich von Druck und Gewalt zu befreien. Die Schwierigkeiten wurden jedoch darum größer, daß die späteren Kaiser bei der wachsenden Macht der Kurfürsten in den Wahlkapitularien sich nicht selten zu Bewilligung von Zollrechten verstehen mußten und dadurch denselben eine gewisse Rechtsgültigkeit verliehen wurde. Es waren jetzt weniger die kleinen Raubritter, welche die Zölle erpreßten, als vielmehr die großen Landesherrn, die sie als ihr rechtmäßiges Einkommen forderten. Der kaiserliche Widerruf half nichts, wo ihm die zwingende Kraft der Vollziehung fehlte. Gerade auf dem Rhein, dessen Ufer so

verschiedne Gebietstheile begränzen, wurden die Mißbräuche drückender, als anderswo empfunden. Privilegien an einzelne Städte konnten für die Nachtheile des Gesammtinteresses nicht entschädigen. Willkür und Gewalt entschied für und gegen, diesseits und jenseits. So sperrte die Stadt Straßburg einmal zwei Jahre lang den Rhein mit Ketten und Pallisaden (1350), ließ kein Schiff weder auf- noch abwärts fahren, und zwang dadurch die Pfalzgrafen zur Entsagung ihrer Zollstätten. Köln, das mit seinen Kurfürsten in beständiger Fehde lag, wußte für sich einige Zeit vollständige Zollfreiheit auf dem Rhein durchzusetzen. Der rheinische Städtebund selbst dauerte bis in die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts, denn wir haben Urkunden seiner Erneuerung aus den Jahren 1327 und 1332, worin Erhaltung des Landfriedens und Aufhebung der „unrechten" Flußzölle — denn die kaiserlichen Reichszölle waren niemals angefochten — als die unveränderlichen Zwecke des Vereins angegeben sind. Dagegen hatte die Zahl der Theilnehmer mehr und mehr abgenommen und beschränkte sich, da von den niederrheinischen viele zur Hansa übergetreten waren, fast nur auf die oberländischen Städte. Diese selbst, ihre Schwäche erkennend, folgten dem gegebenen Beispiel und vereinigten sich im J. 1381 mit dem in der Zwischenzeit zu Macht und Ansehn aufgeblühten schwäbischen Städtebund.

Auch über den Ursprung dieses Städtebundes weichen die Ansichten sehr ab, und kann man sich über keine bestimmte Jahreszahl vereinigen. In Oberdeutschland hatte sich das Städtewesen zeitiger organisirt, als in Niederdeutschland. Nicht nur, daß aus der Römerzeit verschiedne Niederlassungen bestanden, auch die ungleich dichtere Bevölkerung trieb die Menschen mächtiger zum städtischen Zusammenleben an. Andrerseits war Grund und Boden in Oberdeutschland seit früher Zeit überaus zersplittert und die Landesherrn besaßen bei Weitem keine so großen Gebietstheile,

als in Niederdeutschland. Nirgends war die Zahl der kleinen Feudaltyrannen größer, als dort, wo sie zugleich bei der gebirgigen Beschaffenheit des Landes ihr räuberisches Handwerk mit mehr Sicherheit treiben und auf ihren unzugänglichen Burgen selbst gegen eine überlegne Macht sich behaupten konnten. Was war natürlicher, als daß sich so bald als möglich wenigstens die nächstgelegnen Städte zu Schutz und Trutz gegen diese ewigen Feinde ihres Wolstandes und ihrer Unabhängigkeit verbanden. Der Adel sah das Wachsthum der Städte um so mehr mit schelen Augen, weil aus seinen Besitzungen viele Unterthanen in die Städte einwanderten, deren Bürgerrecht sie von der Leibeigenschaft und den übrigen Pflichten der Unterthänigkeit gegen ihre alten Herrn befreite. Auch die Pfahlbürger d. h. solche, die sich an den Mauerpfählen der Stadt angebaut hatten, erhoben Anspruch auf diese Befreiungen. Bei der Unzulänglichkeit und nicht selten auch Zweideutigkeit der kaiserlichen Gewalt entstanden über alle diese Fragen langwierige Kämpfe blutiger Selbsthülfe, welche indeß auch hier mit einem mehr oder minder vollständigen Sieg des Bürgerthums und der Munizipalverfassungen endeten.

Speziell für die Handelsgeschichte interessiren uns die schwäbischen Städtebündnisse erst von dem Zeitpunkt an, wo die Einflüsse der Wiederauflebung Italiens die Alpen übersteigen und jene Städte in den durch die Kreuzzüge zwischen Abend- und Morgenland hergestellten Verkehr einschließen. Dieser Zeitpunkt beginnt gegen die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts und dauert bis zum Schluß des Abschnitts. Der Aufschwung des Landhandels von Venedig und Genua nach den oberdeutschen Städten hatte den Verfall des Levantehandels, welchen Regensburg auf der Donau nach Konstantinopel unterhielt, zur Folge. Bei dem engen Zusammenhang, worin derselbe mit den byzantinischen Handelszuständen steht, haben wir ihm, obgleich er sonst der deut-

schen Sektion angehören würde, dort seine Stelle angewiesen, und können demnach sofort auf die Geschichte der oberdeutschen Städte übergehen.

An der Spitze dieser Städte stehen Augsburg, Nürnberg und Ulm. Nürnberg bildete sich am frühesten, denn bereits vor der Verbindung mit Italien konnte es den Donauverkehr benutzen und seine glückliche Lage, mitten im Herzen Deutschlands, erhob es zu einem nach allen Seiten gleich entfernten Emporium des binnenländischen Zwischenhandels, der sich sogar bis Polen und Ungarn erstreckte. Nürnberg war ein Hauptmarkt für die holländischen Fische und machte zugleich mit den eigenthümlichen Erzeugnissen seines Gewerb- und Kunstfleißes bereits damals einen beträchtlichen Umsatz (Nürnberger Tand geht durch alles Land). Hier finden wir auch die ersten gewerblichen Bildungsanstalten, wo in den polytechnischen Wissenschaften Unterricht ertheilt wurde. Manche Erfindungen und Verbeßrungen stammen von daher und allem Anschein nach ist zuerst in Nürnberg ein fabrikmäßiger Betrieb der Industrie eingeführt worden. Frühzeitig hatte Nürnberg vorzügliche Handwerksordnungen und gewerbpolizeiliche Einrichtungen. Von den Kaisern mit herrlichen Rechten und Privilegien ausgestattet wußte die Stadt selbst mit fremden Staaten, wie Frankreich und Flandern Verträge abzuschließen, ihrem Handel Freiheiten und Vortheile aller Art zuzuwenden.

Das umfassendste Speditions- und Kommissionsgeschäft mit allen aus Italien eingehenden und dahin wieder ausgehenden Waren hatte Augsburg in Händen. Von hier ging die Hauptstraße über Kempten, Füßen, Innsbruck, den Brenner durch Welschtirol nach Venedig. Die Erhaltung dieser besuchtesten aller Landstraßen lag Augsburg ob, wofür ihr die Kaiser verschiedne Mauthrechte bewilligt hatten. Allein die Augsburger Handelsherrn betrieben zumal in späterer Zeit gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts

auch ein direktes Importgeschäft, indem sie theils mit venezianer und genueser Häusern assozirt waren, theils eigne Kommanditen sowol in den italiänischen als niederländischen Häfen errichtet hatten. Sie rüsteten sogar Schiffe aus und nahmen 1505 an einer portugiesischen Expedition nach Ostindien Antheil. Wer kennt nicht die Namen der Fugger, Baumgartner und Welser? Weder die italiänischen Republiken, noch die flandrischen Städte, noch die Hansa haben ein größeres Handelshaus gehabt, als die Fugger waren. Sie arbeiteten in allen Zweigen und über alle Länder, unterhielten Contore in Antwerpen, Genua und Venedig, und ließen ihre Schiffe bis in die Ostsee gehen, wo ihnen die Hansa einmal gegen zwanzig wegnahm. Man wird danach das Wort Kaiser Karls V. begreifen, welcher bei Besichtigung des königlichen Schatzes in Paris kaltblütig sagte „alles dies kann ein Leineweber von Augsburg*) mit Geld bezahlen.“ Eine so große Anhäufung von Reichthümern rief das Bank- und Börsengeschäft ins Leben. Augsburg wurde einer der ersten Wechselplätze Europas, und verschiedne Staatsanleihen fanden bei seinen Kapitalisten Unterkommen. Die Kaiser überhäuften die Stadt mit Gnaden und Privilegien und erhoben seine Handelsherrn und Bankiers zu Grafen und Fürsten. Auch die Sendungen, welche von Augsburg aus nach Italien gingen, verdienen, waren sie gleich nicht so ansehnlich als die Einfuhren, doch immer die gebürende Anerkennung. Sie bestanden außer einigen Rohprodukten, wie Erze, Holz und Felle, in Erzeugnissen deutschen Gewerbfleißes, vor allem Leinwand, feinen Tüchern aus Schafwolle, Nürnberger Kurzwaren, Waffen und andern Metallfabrikaten. Die Linnenindustrie blühte damals in Oberdeutschland, Memmingen, Kempten und Kaufbeuern zeichneten sich vorzugsweise darin aus, auch in

*) Die Fugger waren ursprünglich Leinweber und hatten damit den Grund ihres Reichthums gelegt.

Augsburg selbst waren viele Hände beschäftigt. Feinere Tücher, Waffen und Metallfabrikate kamen zu großem Theil aus den Niederlanden, vom Rhein, aus Westfalen und Sachsen, Einzelnes aus der Umgegend, obschon hier wiederholt die Ansicht auszusprechen ist, daß, mit Ausnahme der Leinwand, die übrigen für den Gebrauch der Massen arbeitenden Gewerbe in Oberdeutschland nicht den Umfang hatten, als in den nieder- und mitteldeutschen Gegenden, wozu Nürnberg und das gewerbthätige Franken gehören. Da das rheinische Städtebündniß in dem schwäbischen aufgegangen war, so wird diese Bezeichnung oft über ihre politischen Gränzen ausgedehnt, und zu falschen Folgerungen mißbraucht. Dies verhindert jedoch in keiner Weise, dem Kunst- und Gewerbfleiß der schwäbischen Städte im Einzelnen volle Gerechtigkeit widerfahren zu lassen und in dieser Beziehung dürfen wir auch Ulm nicht übergehen. Zunächst blühend durch ihren Speditions- und Kommissionshandel nach Augsburg, dem Oberrhein und der Schweiz, wurden in ihren Mauern verschiedne Industriezweige als z. B. Barchent, Damast, geschnitzte Holzwaren, Speisepräparate u. s. w. mit gutem Erfolge betrieben und weit und breit zur Ausfuhr gebracht.

Noch manche andre Städte, aber von untergeordneter Wichtigkeit, wurden dem Bund beigezählt und hatten kleinern und größern Antheil an Handel und Gewerbe. Erwähnung verdienen Memmingen, Kempten, Kaufbeuern, Lindau, Konstanz, Biberach, Eßlingen, Heilbronn, Reutlingen, Gmünd, Hall, Nördlingen, Dinkelsbühl, Rotenburg. Zeitweise haben rheinische, elsässer selbst schweizer Städte dem schwäbischen Bund angehört. Zumal ist Straßburgs zu gedenken, das an Macht, Ansehn und Reichthum Nürnberg und Augsburg wenig nachstand. Allein eine eigentlich handelspolitische Grundlage, eine darauf gerichtete Verfassung und gemeinsame Oberleitung hat der Bund nie gekannt. Sein Zweck

war ausschließlich Bewahrung des Landfriedens und wechselseitiger Schutz in den Fehden mit den Landesherrn, welche sich die emanzipirten Kommunen wieder zu unterwerfen suchten und mit den Raubrittern, die ihre Handelsexpeditionen plünderten. Das ganze vierzehnte Jahrhundert ist voll von dergleichen Kämpfen, hauptsächlich gegen die Herzöge von Würtemberg und Baiern. Anfangs sahen sich die Städte von den Kaisern unterstützt, später aber verlassen. Wenzel ergriff sogar offen Partei gegen sie und löste im J. 1389 den Bund auf. Indeß war der Zweck so weit erreicht, daß die Landesherrn ihren Ansprüchen entsagt hatten und die Raubritter zu Paaren getrieben waren. Vom fünfzehnten Jahrhundert an finden wir je nach dem augenblicklichen Bedürfniß da und dort wol einzelne Konföderationen, im Allgemeinen und für gewöhnlich erscheint indeß jede Stadt für sich stark und thätig durch den Geist jugendlicher Freiheit und im Bewußtsein der sich selbst zu verdankenden Unabhängigkeit, aber ohne organischen Zusammenhang eines solidarischen Interesses, ohne ein Prinzip der Einheit.

Bei der zahlreichen Bevölkerung und ziemlich allgemeinen Wolhabenheit welche damals in Oberdeutschland zu finden war, blieben ganz ansehnliche Quantitäten der Einfuhr zum eignen Gebrauch, nicht minder große aber gingen im Wege der Durchfuhr und des Zwischenhandels in das innere Deutschland, nach den Niederlanden und auf die hansischen Märkte. Als Mittelglieder dieses Transitverkehrs begegnen wir mehren Städten, die theils durch glückliche Lage, theils durch Privilegien begünstigt vielen Nutzen davon zogen und bald wichtige Emporien des binnenländischen Handels wurden. Von Nürnberg war schon die Rede, vor Allem aber ist Erfurt nicht zu vergessen, welches für die von Oberdeutschland nach Niederdeutschland und umgekehrt — nur die Rheinfahrt war davon frei — gehenden Waren lange Zeit den

Straßenzwang übte. Hier war der Knotenpunkt der Straßen, welche dann nach Norden, Osten und Westen auseinanderliefen. Auch trieb die Stadt bedeutende Geschäfte mit dem in ihrer Umgebung in besondrer Güte wachsenden Waid und andern Farbekräutern, was nicht wenig zur Hebung der thüringer und sächsischen Tuchbereitung beitrug. Hätte sie vermocht, sich von der geistlichen Herrschaft zu befreien, sie würde sich ohne Zweifel selbständiger entwickelt und ihr Ansehn länger behauptet haben. Braunschweig und Magdeburg fallen bereits in das niederdeutsche Handelsgebiet, wol aber gehören noch hieher die Städte Zeitz, Naumburg, Halle und Leipzig, welche letztre um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts mit dem Meßrecht und dem Reichsstapel betraut wurde und bald auf Kosten ihrer bei Weitem älteren Konkurrenten den gesammten Binnenhandel von Mitteldeutschland an sich riß. Was Leipzig für den Nordosten wurde, war schon früher Frankfurt für den Südosten. Seine Messen reichen zurück bis zu Anfang des dreizehnten Jahrhunderts, der Mainhandel war ganz in seinen Händen und bald hatte es Würzburg und Mainz überflügelt.

Den Höhepunkt erreichte der Handel der oberdeutschen Städte gegen das Ende des fünfzehnten Jahrhunderts, zu einer Zeit, wo die Hansa bereits im Rückschreiten begriffen war. Unmittelbar verknüpft mit der Blüthe der italiänischen Republiken und deren kommerzieller Hegemonie, zumal mit dem Monopol des levantiner Handels, mußte er auch die Folgen der Ursachen erleiden, welche den Verfall jener herbeiführten. Eine Zeit lang suchte er sich noch in Antwerpen zu erhalten, man findet dort bis zur Mitte des sechzehnten Jahrhunderts augsburger Kontore, allein die totale Umwerfung der zeitherigen Handelswege und der vorherrschende Zug nach Westen brachte ganz andre Völker und Länder an die Reihe und schloß diejenigen aus, welche schon ihrer geografischen

Lage nach weit von dem Meere getrennt und eben auf Nichts anders, als Landhandel verwiesen waren. In diesem Uebergang des Welthandels vom Land zur See liegt der Alles entscheidende Wendepunkt der neuen Geschichte und die oberdeutschen Städte am wenigsten konnten sich dem Schicksal entziehen; denn der Sturz des griechischen Kaiserthums und der Einbruch der Türken in Europa schloß ihnen den besten von der Natur selbst angewiesenen Weg der Donau und isolirte sie damit von der großen maritimen Bewegung. Auch fehlte ihnen ja, wie wir eben gesehen, durchaus der bestimmte Plan einheitlicher Handelspolitik und eine auf mehr als ein Defensivbündniß gerichtete Verfassung. Was sie auch im Einzelnen und auf ihre Weise Gutes stifteten, zur Hebung allgemeiner Kultur, zur Ausbreitung von Handel und Gewerbe, zu Vermehrung des Nationalwolstandes beitrugen, als staats- und handelspolitische Macht reicht weder der rheinische noch schwäbische Städtebund zur Hansa hinauf. Wäre nicht vieles Andere, schon der eine Umstand, daß sie die Meere beschiffte und Seehandel trieb, mußte ganz andre Erscheinungen und Resultate hervorbringen.

Auch die Hansa, vor deren Flotten der ganze Norden Europas zitterte, welche den Handel auf zwei Meeren unbeschränkt lenkte, Königskronen nahm und gab und ganze Länder ihrem merkantilischen Monopol unterwarf, hat einen dunkeln und kleinen Ursprung. Es ist darüber viel Streit geführt worden und zuletzt die Meinung durchgedrungen, welche den Bund von einer Verbindung ableitet, die im J. 1241 zwischen Lübeck und Hamburg zur Abwehr von See- und Landräuberei geschlossen wurde. Allein der

klassische Geschichtschreiber der Hansa, Hr. Sartorius widerlegt diese Meinung mit ausgiebigen Gründen. Wir haben bereits oben der kaufmännischen Assoziationen gedacht, welche durch Vereinigung gemeinsamer Kräfte dem bei den damaligen Zuständen so vielfach gefährdeten Handel Schutz und Sicherheit verleihen sollten, und bereits im zehnten Jahrhundert, vielleicht noch früher vorkamen. Je mehr die Zahl der Städte zunahm, desto häufiger die Verbindungen, und das Bedürfniß dazu wurde in Niederdeutschland nicht minder gefühlt und befriedigt, als in Oberdeutschland. Jener Vertrag von 1241 ist keineswegs der einzige, früher und später haben Verbindungen ähnlicher Art zwischen Städten und Genossenschaften in Niederdeutschland Statt gefunden, desgleichen fehlen alle Beweise, daß sich diesem Vertrag unmittelbar die andern Hansestädte anschlossen und darin die Grundlage ihres großen Bundes anerkannten. Im Gegentheil, die Hansa selbst hat auf spätern Tagfahrten, wo öfters die Rede auf ihre Entstehung kam, sich nie über ein bestimmtes Jahr vereinigen können, es hieß immer „seit Menschengedenken, von Alters her“ und daß es so heißen mußte, begreift sich sofort, wenn man daran denkt, daß schriftliche Protokolle über Verhandlungen zu führen in jener Zeit nicht üblich war.

Lassen wir den müßigen Streit, der ohnedies nicht hieher gehört. Sichere Thatsache bleibt, daß die Hansa allmälig aus den Einzelbündnissen niederdeutscher Städte — wohin denn auch der Hamburg-Lübecker Vertrag zu zählen — und zwar in der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts emporgewachsen ist. Nur mit einem Mal fertig und in sich abgeschlossen trat sie nicht hervor, und war in ihren Anfängen weit von den Tendenzen und Aussichten entfernt, die sich später durch das Glück der Umstände verwirklichten. Ohnedies ließen sich die städtischen Bündnisse in Niederdeutschland nicht so leicht zusammenfügen und behaupten, als am Rhein, in Schwaben, in Italien und den Niederlanden. In diesen Gegenden

war die Bevölkerung bereits dichter, die Kommunen lagen näher an einander, konnten sich schneller Beistand leisten und hatten bereits aus früherer Zeit größre Macht und Mittel. Dort war das Land nur schwach bewohnt, die Städte lagen weit aus einander und ihre Kräfte reichten nicht über ein bescheidnes Maß. Aber die Hülfe kam ihnen von andrer Seite und hob sie rasch über alle diese Hindernisse weg. In der Mehrzahl an schiffbaren Strömen und an den Seeküsten selbst gelegen, fanden sie da die Mittel und Wege zu ausgedehnten und wirkungsvollen Bündnissen und zu Erreichung gemeinschaftlicher Zwecke in die Ferne. Das Wasser wurde das Feld, worauf sich ihr Wachsthum entfaltete, Fischfang und Seehandel öffnete ihrer Thätigkeit weitere Kreise, als Landstädte je haben konnten und machten reiche Quellen des Gewinnes fließen. Also brachte das Element, das die Fernen zusammenrückt, Berührungspunkte zwischen ferngelegnen Städten zu Stand, es wurde möglich, die Unterstützung in gemeinschaftlicher Noth, welche zu Land schwer, oft ganz unthunlich war, zu Wasser zu leisten. Auch hebt Nichts mehr den Unternehmungsgeist, als Seeleben und Seeschiffahrt. Dann fanden ja die Städte, als sie auf das Meer gelangten, zumal im Nordosten bereits Fundamente von Kultur und Handelsverkehr, welche die Slaven dort gelegt und welche dem neuen Aufbau unter deutscher und christlicher Herrschaft treffliche Dienste geleistet hatten. In der Uebersicht, sowie in der Einleitung zu diesem Abschnitt ist der dem deutschen Handel und Städtewesen so überaus fördersamen Herrschaft des deutschen und Schwerdtordens mehrfach gedacht worden, aber doch wird es angebracht sein, dieselbe mit ihrer ganzen Bedeutung hier noch einmal hervorzuheben. Denn die deutsche Kolonisirung der Ostseeküsten und die Begründung freier Stadtgemeinden daselbst bildet für die Geschichte der Hansa ein wesentliches Moment.

Lübeck, ursprünglich von den Wenden gegründet, später aber

von deutschen Fürsten neu erbaut, und von ihnen, sowie den Kaisern mit herrlichen Freiheiten und Rechten ausgestattet, stand unstreitbar allen andern Städten in Niederdeutschland voran und betrieb schon im zwölften Jahrhundert den Verkehr mit den Nordländern. Es war natürlich, daß sich ihm kleinere Städte anschlossen, ihm sogar eine Art Oberhoheit zugestanden, um dafür der Privilegien theilhaftig zu werden, welche sich Lübecks Handel bereits frühzeitig in Dänemark, Schweden und Rußland zu verschaffen wußte. Spuren von dergleichen Verbrüdrungen zumal der Ostseestädte zeigen sich vielfach durch das ganze dreizehnte Jahrhundert, allein ohne den Namen „deutsche Hansa"*) zu führen. In den Urkunden heißt es nur allgemein „deutsche Kaufleute, deutsche Seestädte, wendische, slavische Städte, die auf Gothland fahren, christliche Seefahrer" u. s. w. Der glückliche Erfolg der ersten Anfänge ermunterte indeß zu einem konsequenten Fortschreiten auf der eingeschlagnen Bahn. Je mehr Einwandrungen aus dem westlichen Theile Deutschlands in die alten slavischen Länder Statt hatten, je fester sich das deutsche Element bis nach Liefland und Estland hinauf konsolidirte, je schneller die dort gegründeten Städte aufwuchsen und vor Allem der Schiffahrt mit Eifer oblagen und die Seemacht an sich rissen, desto häufiger wurden die Berührungspunkte der sich nah verwandten Interessen, der Bund erweiterte sich nach allen Seiten, seine Privilegien wurden zahlreicher und bedeutender und was ursprünglich isolirte, temporäre Verbindung war, erhielt Bestand und Zusammenhang, ein großer, gemeinschaftlicher Zweck, ein gemeinschaftliches öffentliches Recht treten maßgebend und bestimmend in den Vordergrund. Der Zeitraum dafür fällt in die erste Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts und es sind die Freiheits-

*) Das Wort „Hansa" für sich allein kommt häufig vor, bedeutet aber nichts weiter als eine kaufmännische Verbindung.

briefe der nordischen Könige, welche sich zuerst des Namens „deutsche Hansa" bedienen. Erst später wird die Benennung in England und den Niederlanden üblich, bis sie endlich zu Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts durchdringt und zu allgemeiner Annahme gelangt.

Der Kern des Bundes, seine ersten Mitglieder waren unstreitig die Ostseestädte, Lübeck an der Spitze, bald folgten die Städte in Holstein, Hamburg und Bremen und immer weiter westlich reihte sich Hand an Hand. In der großen Fehde, welche von 1361—70 die Hansa mit Woldemar III. von Dänemark führte werden 77 Städte als daran Theil nehmend aufgeführt und der Kreis des Bundes erstreckte sich bereits von dem rechten Ufer der Maas und den seeländischen Inseln bis nach Reval in Estland. Auch binnenländische Städte, wie Köln, Dortmund, Münster, Soest, Braunschweig, Magdeburg u. s. w. gehören der Verbrüderung an. Jener Kampf mit Dänemark, welcher so glorreich für die Hansa endigte, verbreitete den Ruf des Bundes, und erhob ihn von einer zeither mehr lokalen Bedeutung zu einem Wirkungskreis, dessen Aeußrungen in weite Ferne reichten und bald die allgemeine Aufmerksamkeit der Zeitgenossen auf sich zogen. Den Städten selbst gab der Kampf das Bewußtsein ihrer Macht und die Erkenntniß von den Mitteln und Wegen, sie zu erhalten und zu vermehren.

Mehr als wahrscheinlich fällt in diese Periode auch die erste Verfassungsurkunde des Bundes, wie sie auf einer in Köln abgehaltenen Tagfahrt beschlossen wurde. Wenigstens erscheinen die Grundzüge, die Zwecke des Bundes bereits damals festgestellt, und sind im Prinzip unverändert geblieben, wenn sie auch in den späteren Konföderationen (von dem J. 1418, 1443, 1450 u. s. w.) entschiedner hervortreten. Sie haben von Anfang bis zu Ende den Handel und vorzüglich den auswärtigen Handel, seinen Schutz und seine Ausbreitung, die Behauptung bereits erworbner, und

die Erwerbung neuer Handelsprivilegien und Rechte zum Gegenstand gehabt. Zu diesem Behuf sagten sie sich wechselseitige Hülfe zu Land und Wasser zu, allgemeine Vertheidigung jedes einzelnen Mitgliedes, das angegriffen würde, gleichen und gemeinschaftlichen Genuß der gewonnnen Rechte und Freiheiten. Ein dritter Zweck des Bundes war schiedsrichterliche Vermittlung in allen Streitigkeiten der Bundesglieder, um damit jeder Einmischung einer fremden Macht in die städtischen Angelegenheiten vorzubeugen und das Ansehn der Stadtobrigkeit und in letzter Instanz die Kompetenz des Bundes zu wahren.

Was die innere Verfassung der Hansa betrifft, so sind trotz der reichen Litteratur, welche wir über ihre Geschichte seit neuerer Zeit besitzen, doch die authentischen Berichte sehr fragmentarisch. Die höchste Bundesgewalt stand den städtischen Deputirten zu, welche sich auf einem Hansatag (einer Tagfahrt) rechtskräftig versammelt hatten. Obgleich der Ort der Versammlung gesetzlich auf keine bestimmte Stadt beschränkt war, so hatte man sich doch gewöhnt, das alte und mächtige Lübeck allmälig als das gemeinschaftliche Haupt der Hansa anzusehen und vorzugsweise innerhalb seiner Mauern die Bundesangelegenheiten zu berathschlagen. Statutengemäß sollten die Tagfahrten von drei zu drei Jahr berufen werden, aber während der Blüthezeit des Bundes ging selten ein Jahr vorüber, daß nicht eine außerordentliche Sitzung gehalten werden mußte. Das Recht des Ausschreibens zu den Tagfahrten übten Anfangs die versammelten Abgeordneten, bis Lübeck dasselbe erhielt, wobei es aber den Rath der nächstbelegenen Städte einholen mußte. Jede volle, wirkliche Bundesstadt war befugt, zu der Tagfahrt ihre Abgeordneten zu senden. Kleinere Städte mochten mitunter der Kostenersparniß wegen, ihre Vollmacht auf größre übertragen. Auch scheint es mittelbare Glieder gegeben zu haben, welche zwar der erworbnen hansischen Handelsvorrechte und andrer aus der

Verbindung entspringender Vortheile mehr oder minder sich erfreuten, an der Gesetzgebung selbst aber keinen Antheil hatten. Was den bürgerlichen Charakter der Abgeordneten betraf, so waren es in der ersten Zeit nicht selten Kaufleute, später aber, als das Eindringen des römischen Rechts in Deutschland jede Verhandlung mit Formalitäten überlud, konnte man leider der Doktoren, Syndici und andrer Schriftgelehrten nicht entbehren. Uebrigens wurden die Tagfahrten immer nur von einer geringen Anzahl der stimmfähigen Städte besucht, so daß sich bald bei den zu fassenden Beschlüssen ein Uebergewicht der mächtigern und reichern Gemeinden herausstellte, denn wie groß die Zahl der Anwesenden sein mußte, um rechtskräftig beschließen zu können, findet sich nirgends angegeben. Die Strafen gegen das Ausbleiben lauteten allerdings streng genug, hohe Geldbußen, selbst Ausstoßung aus dem Bund, aber mit der Vollstreckung war es bei der Entfernung der Bundesstädte und der zwischen inliegenden Besitzungen der ihnen in der Regel feindlichen Landesherren meist schlecht bestellt. Außer den Deputirten der Hansestädte erschienen auf den gemeinen Tagfahrten, wenigstens eine geraume Zeit hindurch auch Abgeordnete des deutschen Ordens der mit der Hansa auf dem Fuß innigster Freundschaft stand und mit ihr das vereinte Interesse hatte, keines der nordischen Reiche zu einer einheitsvollen, beiden gleich gefährlichen Kraft gelangen zu lassen. Ohne Stimmrecht nur als Konsulenten zu Besten des Handels wohnten den Tagfahrten die Sekretäre der vier hansischen Kontore in Nowgorod, Bergen, Brügge und London bei. Nicht selten schickten die größten Fürsten, der Kaiser selbst die Könige von England und Frankreich, Schweden und Dänemark außerordentliche Gesandte zu den Tagfahrten, um ihre Anliegen und Werbungen bei der Hansa vorzubringen. Sie wurden mit großen Ehren und Pracht empfangen, zu den Sitzungen aber hatten sie keinen Zutritt. Alles was nur irgend

auf die hansischen Zwecke Bezug nahm, bildete den Gegenstand der Verhandlungen. Ueber die Art und Weise der Abstimmung sind wir nicht ganz im Klaren, wenigstens scheint nicht immer die Majorität den Ausschlag gegeben zu haben. Hier offenbarten sich die schlimmsten Mängel der Verfassung, welche nicht zureichte, den Geist der Widerspenstigkeit zu brechen und die Interessen des Eigennutzes dem Gesammtwol zu unterordnen. Je mehr die Zeiten des Mittelalters dem trotzigen Streben nach ungebundner Willkür zuneigten, desto nöthiger hätte die Bundesgewalt der Attribute eines souveränen Zwangsrechtes, einer absoluten Unabhängigkeit bedurft. Auch wußte man schon damals, ohne direkten Widerspruch durch die noch heutzutage übliche Ausflucht mangelnder Instruktionen das Zustandekommen der wichtigsten Beschlüsse zu hintertreiben, nahm sie ad referendum und so verflog oft unbenutzt die schönste Gunst des Augenblicks. Die gefaßten Beschlüsse wurden in Form eines Recesses, Abschieds gesammelt und Lübeck lag ob über die Ausführung zu wachen. Ueberhaupt war die solidarische Verwaltung der Bundesangelegenheiten dieser Stadt so gut wie ausschließlich übertragen, sie übte die Vertretung nach Außen, sie führte die Korrespondenz mit den fremden Mächten, mit den Faktoreien und was sonst die laufenden Geschäfte waren. Unter ihrer Aufsicht standen das hansische Archiv und die gemeinschaftliche Kasse, sie fertigte alle Staatsakte mit ihrem Stadtsiegel aus. Auch war sie in Verein mit den nächstbelegnen Städten ermächtigt, im Fall dringender Noth oder bei geringer Erheblichkeit der Sache nach eigner Einsicht rechtskräftige Beschlüsse zu fassen. Also gelangte Lübeck mehr und mehr zur Hegemonie des Bundes, welche es würdig und oft mit eigner Aufopfrung führte und darob von Köln vergeblich angefochten wurde. Bei dem wachsenden Umfang der Hansa und ihrer Ausdehnung bis tief in das Binnenland stellte sich bald als zweckmäßig heraus, sie nach ihrer Lage und Beschaffenheit in

mehre Kreise „Quartiere“ abzutheilen, welche unter Vorsitz einer Hauptstadt „Quartierstadt“ alle speziell ihrem Bezirk angehörigen Interessen verhandelten, eilende Hülfe den Bedrängten leisteten, sich über die auf dem allgemeinen Hansatag zu stellenden Anträge beriethen und die Verbindung mit Lübeck und den andern Kreisen unterhielten. Anfangs nur drei Quartiere, erweiterten sie sich später bis zu vier: das wendische, Lübeck an der Spitze, mit Hamburg, Bremen, Lüneburg, Stettin, Wismar, Rostock, Kiel, Stralsund, Greifswalde, Rügenwalde, Golnow, Anklam, Köln an der Spree (Berlin), Kolberg, Stolpe, Stargard, Wisby, Damnin u. a.; das westfälische, Köln an der Spitze, mit Amsterdam, Arnheim, Duisburg, Dortmund, Dordrecht, Deventer, Emmerich, Wesel, Soest, Middelburg, Münster, Utrecht, Vlißingen, Mastricht, Breda, Bielefeld, Osnabrück, Nymwegen u. s. w.; das sächsische, Braunschweig an der Spitze, mit Magdeburg, Halle, Halberstadt, Hannover, Hildesheim, Erfurt, Nordhausen, Breslau, Zerbst, Frankfurt an der Oder, Salzwedel u. s. w.; das preußische, Danzig an der Spitze, mit Thorn, Kulm, Elbing, Königsberg, Riga, Dorpat, Reval u. s. w. Im Zenith seiner Blüthe d. h. in der zweiten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts zählte der Bund gegen 80 Städte als wirkliche Mitglieder, die Schutzverwandten nicht gerechnet.*) Es ist indeß sehr schwer, bei dem mannigfaltigen Wechsel der Kommenden und Gehenden eine bestimmte Zahl, zumal für einen längeren Zeitraum anzugeben, um so mehr, als es Politik war, darüber absichtliche Ungewißheit zu belassen. Eine so generelle Bezeichnung, wie „deutsche gemeine Hansa“ war dem Zweck am förderlichsten, da Aufnahme und Ausschluß dann ganz allein in

---

*) Zu letztern gehörten auch ganze Provinzen, z. B. Preußen und Liefland, die Ditmarschen, Jülich und Kleve, Holstein, wie überhaupt ganz Niederdeutschland in Betreff seiner handeltreibenden Korporationen in dem einen oder andern Verhältniß der Hansa beigezählt wurde.

den Händen des Bundes lag. Um die Gesetze des Bundes aufrecht zu erhalten, gab es verschiedne Strafen, zumeist Geldbußen, die zugleich als Einnahmsquelle dienten, sodann den größern und kleinern Bann d. h. beständige oder temporäre Ausschließung aus dem Bunde. Dadurch ging die Stadt der Rechte, der Genossenschaft im In- und Ausland verlustig, des Genusses der hansischen Kontore so wie aller dem Bund zustehenden Privilegien und es begreift sich, wie wirksam ein solcher Bann für eine Handel und Verkehr treibende, innerhalb des hansischen Handelsgebietes gelegne Stadt werden mußte. Das Budget des Bundes bestand außer den schon erwähnten Strafgeldern in einem bestimmten Matrikularumschlag und verschiednen Abgaben, die unter dem Namen Schoß- und Pfundgeld von dem eidlich angegebnen Werth der aus- und eingeführten Waren, sowie auch von dem Schiff, erlegt werden mußten. Diese Besteurungsmethode, obgleich unvollkommen und ungenügend für die Fälle der Noth verdient noch immer Auszeichnung in der kläglichen Beschaffenheit des gesammten Finanzwesens im Mittelalter. Uebrigens waren bei der Organisation des Bundes die gemeinschaftlichen Ausgaben nicht allzu beträchtlich und häufig, die Kosten der Vertretung auf den Hansatagen fielen den Städten selbst zur Last, die Faktoreien deckten sich aus ihrem eignen Erlös und nur für die außerordentlichen Fälle der Kriegführung oder diplomatischer Missionen bedurfte es größerer Fonds. Waren dieselben für den Augenblick nicht ausreichend, so half nicht selten der Patriotismus durch freiwillige Beiträge, auch fand die Hansa leicht Kredit und nahm Geld zu 6 und 5 Prozent auf, wo Kaiser und Könige das Doppelte und mehr zahlen mußten. Ueber das Gesuch der Aufnahme in den Bund wurde auf den Tagfahrten entschieden. Eine wenn auch nicht gerade immer de jure, aber doch de facto erwiesene Unabhängigkeit der Stadt von einem Landesherrn galt als wesentliche Bedingung der Aufnahme,

um den Statuten der Genossenschaft Folge zu leisten, wornach z. B. kein Mitglied irgend einem Fürsten die gefaßten Beschlüsse mittheilen durfte. Verloren ging das hansische Recht durch Ausstoßung, oder durch freiwillige Absonderung, welche zu den Zeiten des Verfalls am häufigsten vorkam. Einzelne Kommunen, wie die niederländischen trennten sich jedoch schon früher.

Wenn eine Geschichte des Welthandels zu gutem Theil auch eine Geschichte der Staats- und Völkerpolitik ist, so durfte eine Darstellung der Grundzüge der hansischen Verfassung um so weniger da fehlen, wo Motiv und Tendenz des Bundes und seiner Charte eben gerade Handel und wieder Handel waren. Zwar lassen sich ihre tiefen Gebrechen gar nicht verkennen und sollen weiter unten Besprechung finden, aber wir müssen um gerecht zu sein, den Vergleich nicht mit einem Ideal, nicht einmal mit den Zuständen der Gegenwart eingehen, wir müssen uns in jene Zeiten versetzen, wo Europa den trostlosen Anblick einer Feudalanarchie und eines rechtlosen Zustandes zeigt, und im staatsbürgerlichen Leben nur zwei Gegensätze, Sklaverei und ungebundne Willkür kannte. Unter den städtischen Gemeinden und deren Bündnissen, die sich dazumal aus dem Chaos erhoben und der Freiheit und Kultur Asyl und Pflege gaben, steht die Hansa als handelspolitische Macht von allen andern unerreicht, auf dem ersten Platz. Haben für ihre nationale Unabhängigkeit, für ihre rein politischen Institutionen die lombardischen Städte Größeres geleistet, so sind doch einmal die Verhältnisse bei gewisser Analogie wieder sehr verschieden und sodann ist ihr Denkmal auf andren Blättern der Geschichte errichtet als auf denen, die uns hier angehen. Auch die Hansa hat

ihre glorreichen Kriegstrofäen zu Land und Wasser und ihre konstitutionellen Kämpfe mit Kaiser und Landesherrn, aber sie sind ihr nur die Mittel zu dem einen, unverrückten, immer gleichen Zweck, großen und sichern Handel zu treiben und dafür Privilegien und Freiheiten zu erwerben. Das kaufmännische Interesse schlägt überall vor, und indem es die Herrschaft zur See und die Monopolisirung des auswärtigen Verkehrs erstrebte, konnte es eine Assozirung der Kräfte und einer handelspolitischen Konföderation nicht entbehren, während die Landstädte des rheinischen und schwäbischen Bundes auch ohne dergleichen zu verhältnißmäßiger Blüthe und Macht gelangten.

Eine offizielle Anerkennung des hansischen Bundes von Seiten des Kaisers und Reichs hat nicht Statt gefunden, allein andrerseits hat auch derselbe niemals um eine Sanktion seiner Verbrüdrung und höchst selten um eine Befugniß zu den gefaßten Beschlüssen, Handels- und Staatsverträgen, Kriegserklärungen sowie andren Akten der Souveränität bei Kaiser und Reich nachgesucht. Gemeinschaftliche Freiheiten hat daher in Deutschland die Hansa nicht besessen, was aber einzelne Städte dieser Art sich erwarben, kam dem Ganzen zu Gut. Erst später als der Bund seinem Verfalle zuneigte, flehte er des Reichs ohnmächtigen Schutz an. In den Zeiten der Blüthe stand er auf eignen Füßen. Auch wurden seine Handelszwecke noch besonders durch den Umstand gefördert, daß die Städte ihre Unabhängigkeit nirgends unbeschränkter anwenden konnten, als bei Handelssachen, von welchen Kaiser und Fürsten, Landstände und Reichsräthe so gut wie Nichts verstanden. Die Politik derselben ging nicht viel weiter, als auf Zollgefälle. Und selbst in den Ländern wo die städtischen Freiheiten weniger gedeihen wollten, als in Italien und Deutschland, wurden von deren Monarchen auf Kosten der eignen Unterthanen Handelsprivilegien und Begünstigungen gegen einen höhern Zoll,

gegen ein Geschenk, gegen Unterstützung mit Schiffen und Mannschaft an fremde in Handel und Schiffahrt bereits früher mächtige Kommunen verkauft. Die Geschichte der Hansa ist reich an solchen Beispielen. Auswärtiger Handel blieb das Hauptziel, wornach sie strebte. Sie wähnte, wie noch heutzutage ihre Nachkommen, daß nur dieser eigentlich bereichere und der trostlose Zustand des damaligen Deutschlands rechtfertigte oder entschuldigte wenigstens diesen Wahn. Den Markt in die Fremde ausdehnen und das Monopol in allen Ländern, welche sie besuchten, gewinnen, das ist von erster Stunde, sowie aller Kaufleute zu allen Zeiten, so auch der Hansen vorzüglichstes Bemühen gewesen. Diese den Städten in ihrem Handelswesen zugestandne freie Willkür mußte wieder für so manche andre Hindernisse und Gebrechen entschädigen. Was indeß die Hansa davon entfernen und verbessern konnte, hat sie redlich und nach Kräften gethan, und damit nicht nur sich sondern auch dem Allgemeinen genützt. Wohin ihre Macht drang, hat sie das Strandrecht und die Konfiskation des Gutes aufgehoben, wenn dasselbe beim Umfallen eines Wagens oder durch einen andern Unglücksfall des Grundherrn Boden berührte, sie hat den Straßenzwang gemildert und die öffentliche Sicherheit zu Land und Wasser hergestellt; sie hat nicht nur eine bessere Rechtspflege bei sich eingeführt, sondern ein Gleiches auch in der Fremde durchgesetzt, wo von nun an nur der wirkliche Schuldner und dessen freiwilliger Bürge, nicht mehr dessen unschuldige Landsleute zur Leistung einer Verbindlichkeit angehalten werden durften. Ebenso wurde die Herausgabe des Vermögens der in fremden Landen verstorbnen Landsleute mit keinem oder doch geringem Abzug erlangt, desgleichen die Auslieferung des gestohlnen oder gefundnen Gutes an den rechtmäßigen Eigenthümer und sodann behaupteten die Hansen zuerst den Grundsatz freien Handels und freier Fahrt der neutralen Flagge auf zwei mit einander Krieg führende Na-

tionen. Die Verdienste, welche sie darin erwarben, wirken noch bis jetzt segensreich, sie schufen für den internationalen Verkehr den zeither ganz mangelnden Rechtsboden, sie vindizirten dem Handel zuerst seine weltbürgerliche Bedeutung und was jetzt zur unverbrüchlichen, selbstverstandnen Gewohnheit geworden, haben sie mit Muth in das öffentliche Leben eingeführt und mit Eifer und Ausdauer gepflegt.

Wir haben schon beim Alterthum gesehen, wie demselben einer der wichtigsten Zweige des Handels, das Kommissionsgeschäft, so gut wie ganz abgegangen. Aber auch in dieser Periode erscheint dasselbe erst in seinen Anfängen und durchaus nicht allgemein. Am meisten ausgebildet finden wir es noch in dem Handel Italiens mit den oberdeutschen Städten, und mit den Niederlanden, Rechtssicherheit und Ordnung bestanden dort früher und besser, und es war eher thunlich, Fremden eigne Waren zu kommittiren, als anderswo, wo ein solches Vertrauen nicht bestand und nach den Erfahrungen, daß die Fremden im Einverständniß mit ihres Landes Richtern und Herrn selbst jede Kommission betrugvoll und gewaltthätig für sich verwendeten, auch nicht bestehen konnte. Dieser Mangel des Vertrauens mußte die Hansen zumal in den nordischen Reichen, womit sie zuerst in Verbindung traten, auf ein andres Auskunfts- und Ersatzmittel denken lassen. Sie fanden dasselbe in der überaus zweckentsprechenden Gründung bleibender Niederlassungen in den Ländern ihres ansehnlichsten und einträglichsten Verkehrs. Mit Gewalt oder List, mit offnen und geheimen Mitteln, mit dem Schwerdt oder der Geldbörse in der Hand, je nach Bedürfniß und Situation wußten sie diesen Niederlassungen hansischer Bürger nicht nur die gleichen, sondern noch viel größre Rechte und Freiheiten zu verschaffen, als die eignen Bürger des Landes besaßen. Aus dem Anfangs kleinen Ursprung sind die später so mächtigen und wegen ihres Stapelzwangs und Monopols

von den Einheimischen nicht mit Unrecht gehaßten und angefeindeten hansischen Kontore oder Faktoreien hervorgegangen, deren Mißbrauch vornemlich zum Untergang des Bundes beigetragen hat.

War, wie wir gesehen, der Zweck des Bundes von Anfang bis Ende unverrückt der Handelsherrschaft zugewendet, so ist auch der Schauplatz der Herrschaft in der Hauptsache der unverändert gleiche, der Nordosten Europas — geblieben. Auf diesem suchte er beharrlich den gesammten auswärtigen Verkehr der nordöstlichen Reiche für sich zu monopolisiren, auf diesem suchte er nicht nur allen aktiven Handel und alle eigne Schiffahrt derselben zu unterdrücken, sondern auch den fremden Völkern des Westens den Zugang zur Ostsee zu schließen, daß ihm allein die ganze Vermittlung zwischen Nordosten und Westen zufallen mußte. Für diesen Preis hat er die außerordentlichsten Anstrengungen und Opfer gebracht, Flotten ausgerüstet und langwierige Kriege geführt. Den frühesten und schwersten Kampf hatte er mit Dänemark, seinem bittersten und hartnäckigsten Feind. Aber nicht minder häufig waren die Fehden mit Schweden und Norwegen. Siegreich ging er aus diesem Streit hervor, ganz Scandinavien mußte sich unter seine Handelssupremaiie beugen, und wie viel Vorschub auch die innere Zerrüttung und die Uneinigkeit der nordischen Reiche selbst dem Sieg geleistet haben mag, immer bedurfte es doch, um dahin zu gelangen, keines geringen Maßes von Energie und Einsicht, Einigkeit und Freiheitssinn, wie solche Eigenschaften die jungen Kommunen belebten.

Als die Niederlande seit der burgundischen Herrschaft mehr und mehr zu einem selbständigen Staat erwuchsen und das Band, das sie zeither an Deutschland knüpfte, immer loser und loser wurde so kam es zum Bruch (1472) zwischen der Hansa und der Mehrzahl der ihr angehörigen holländischen Städte, Amsterdam an der Spitze, welche plötzlich ein niederländisches Nationalgefühl

in sich spürten und die Handelsvortheile nicht länger mit der Hansa theilen, sondern für sich haben wollten. Insbesondre suchten sie sich in der Ostsee Eingang zu verschaffen und direkte Fahrten dahin einzurichten. Darüber wurde der Handelsneid der wendischen Städte rege und es kam zu offnen Feindseligkeiten. Die Niederländer mußten zwar zuletzt aus der Ostsee weichen, allein wie gesagt, sie trennten sich für immer von der Hansa und bereiteten sich selbst zu einer Größe vor, welche das Verderben ihrer alten Bundesgenossen wurde. Außer den Niederländern suchten auch die Engländer sich von der drückenden Zwischenhand der deutschen Kommunen los zu machen und ihren zunehmenden Handel nach den skandinavischen Ländern und der Ostsee mit eignen Schiffen und auf eigne Rechnung zu betreiben. Allein theils die ausschließenden Privilegien, welche die Hansa in England selbst besaß, theils ihr unbeschränkter Einfluß in den nordischen Reichen und die festen Positionen, welche sie daselbst inne hatte, theils ihr materielles Uebergewicht an Kapital und maritimer Macht, ließen die englische Mitbewerbung nicht früher aufkommen als zu den Zeiten, deren neue Gestaltungen den Verfall der Hansa selbst herbeiführten. Der Geist der hansischen Gesetze in Bezug auf den den Fremden bei ihnen zu verstattenden Verkehr waren sehr engherzig und darin den liberalen Grundsätzen der Niederlande schnurstracks entgegen. Ein Recht der Gegenseitigkeit ist bei ihnen nirgends anerkannt, für sich suchte wol der Bund Monopole und Freiheiten zu erwerben, aber mit Andern, selbst mit den Einheimischen des fremden Landes zu theilen, geschweige bei sich im eignen Hause Gleichberechtigung zuzugestehen, hat er, wo er konnte, von sich gehalten und letzteres ist ihm nie in den Sinn gekommen. Ohne eine englische Navigationsakte als handelspolitisches Gesetz zu publiziren, wußte er recht gut ihren Geist sich eigen zu machen, der Handel der fremden Völkerschaften mit der Hansa war nicht nur an hansische Schiffe

gebunden, sondern der Verkehr zwischen dem Nordosten und Westen Europas war fast ausschließend in ihre Hände gebannt.

Die den Hansen von Anfang her am nächsten und beständigsten befreundete Macht der Ostsee war der deutsche- und der Schwerdtorden. Beide ertheilten ihrem Handel mit freigebiger Hand die außerordentlichsten Privilegien und Vorrechte und begünstigten ihn, wo und wie sie nur konnten. Sie handelten dabei nicht nur aus dankbarem Antrieb, indem durch die Mitwirkung der deutschen Städte die neuen Kolonien vorzugsweise gediehen, sondern auch aus Politik, um den Mangel eigener Kommunen in dem eroberten Land schnell zu ersetzen. Als in der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts die Orden in Verfall geriethen und Polen seine Macht bis zur Ostsee ausdehnte, waren die preußischen Hansestädte, zumal Danzig selbständig und kräftig genug geworden, um sich gegen den neuen Landesherrn im Besitz ihrer Rechte und Freiheiten zu erhalten.

Den Handel mit Rußland hat die Hansa wesentlich dem Ordensstaat zu verdanken, dessen Erobrung von Estland die Wege bahnte. Zwar haben deren, wie oben bei den Wenden und der Stadt Wisby gedacht worden, bereits früher bestanden, auf welchen die Verbindungen nicht nur bis ins Innere Rußlands, sondern selbst bis zum schwarzen Meer und in die Levante reichten. Aber doch sind es erst die Hansen, welche einen russisch-deutschen um nicht zu sagen russisch-europäischen Handel auf festen Grundlagen und nach großem Maßstab eingerichtet haben. Die Nachrichten über die Anfänge desselben sind freilich sehr dürftig, es fehlen alle Urkunden über die Privilegien, welche die Deutschen doch sicher besaßen. Denn wie würde sich sonst die Blüthe ihrer Faktorei in Nowgorod (Naugart) erklären, welche die hansischen Quellen selbst die ergiebigste und älteste nennen und deren späteren Verluß sie nie verschmerzen können. Der Verkehr der Hansa

mit Rußland bewegte sich auf drei Straßen, die eine über die Newa, den Ladogasee die Wolchow aufwärts nach Nowgorod, die zweite über die Narowa nach eben diesem Orte, oder über den Peipussee nach Plaskow, wo gleichfalls ein hansisches Filial bestand, die dritte über die Düna durch Liefland.

In dem russisch-hansischen Handel prädominirten die Ostseestädte, vor allen Lübeck, Wisby, Riga und Reval. Dieses Geschäft in nordischen Produkten ist noch bis auf die Gegenwart der beste Theil dessen geblieben, was das alte Haupt der Hansa aus den Trümmern seiner ruhmvollen Vergangenheit gerettet hat. Daß die Ostseestädte vornemlich im Besitz des russischen Verkehrs sein mußten, erklärt sich einmal aus ihrer Nachbarschaft und sodann aus der Beschaffenheit der Ausfuhrgegenstände, deren Gewicht und Umfang sich nicht für Landhandel eignete, sondern vorzugsweise auf Seetransport verwiesen war. Denn die Annahme, daß um diese Zeit noch ein Warenzug aus der Levante über den Norden herein kam, haben wir bereits oben widerlegt. Es waren die zu weiterer Verarbeitung für bevölkerte Staaten und seefahrende Völker so nothwendigen Rohprodukte, welche damals, wie heutzutage den wesentlichen Bestand des russischen Exportes bildeten, Schiffsmaterialien, Bauholz, Flachs, Werg, Taue, Felle, Pelz- und Lederwaren, Wachs und Talg. Die Haupteinfuhr der Hansen nach Rußland waren Tücher, zuerst flandrische, später auch englische, denen sich ganz grobe, im Weichbild der Städte verfertigte Sorten anschlossen. Auch Salz, Häringe und zeitweise Gold und Silber finden sich unter den Artikeln der Einfuhr, sowie für die Bedürfnisse der reichen Bürger Nowgorods, desgleichen der russischen Bojaren und Großfürsten noch mehre andre, zumal Luxussachen, durch die hansische Zwischenhand vermittelt worden sind, ob wir gleich darüber keine statistischen Tabellen haben. Der hansische Handel mit den Russen war vorzüglich Tausch-

handel, indem diese gern lange Kredite anzusprechen pflegten, wo es aber bei der mangelhaften Rechtspflege und den rohen Zuständen des Landes oft sehr schwer war, zu seinem Geld zu kommen, daher die Hansa mehrmal streng gebot, es solle mit den Russen nur gegen sofortiges Geben und Empfangen gehandelt werden.

Norwegen ausgenommen haben die Hansen von keinem Handel Fremde so vollkommen abzuhalten gewußt, als von dem russischen und es ist wahrscheinlich absichtsvolle Politik gewesen, so wenig als möglich davon bekannt zu machen. So bei Entfernung jeder Konkurrenz beherrschten sie den Markt mit unbeschränkter Willkür und gaben den Russen wol manchmal Veranlassung zu begründeten Klagen, insbesondre über betrügerisches Maß bei den Tüchern. Zwar traf die Hansa mehrfache Maßregeln zur Verhütung solcher Mißbräuche, wie z. B. Schauämter, Legitimationsmarken u. s. w., allein sie konnte dem Uebel nie ganz abhelfen, was nirgends anders lag als in der Abwesenheit aller und jeder Konkurrenz, in dem Mangel freien Handels Seitens der Russen mit andern Nationen. Es kam darüber häufig zu Störungen und Unterbrechungen, welche indeß immer wieder zu Gunsten der Hansa beigelegt wurden, bis der Zar Iwan Wasiljewitsch den großen Plan faßte, sein Reich von dem Joch der Tartaren zu befreien (1471). Dazu bedurfte es vor Allem der unbedingten Vereinigung seiner Kräfte, und die Demüthigung und der Untergang der beiden stolzen und mächtigen, mit Hülfe des deutschen Elements beinahe zu Freistaaten sich herausgebildeten Munizipalitäten Nowgorod und Pläskow stand damit in Zusammenhang. Ihre Einverleibung in das russische Reich gab dem deutschen Handel den ersten Stoß, allein das Verderben brachte die russische Staatspolitik selbst, welche sich der vernachlässigten Nationalinteressen mit einem Mal bewußt wurde und wol erkannte, wie sehr dieselben durch das hansische Monopol beeinträchtigt waren.

Bald fand sich ein guter Vorwand es anzugreifen, die in Nowgorod befindlichen Deutschen gefänglich einzuziehen und die Faktorei selbst mit ihren Gütern und Geräthschaften zu konfiszizren (1494). Dessenungeachtet verfiel der hansische Handel mit Rußland nicht auf einmal, aber statt sich zu erheben, ging er immer tiefer abwärts. Der Bund selbst war bereits im Sinken seiner Macht, die politischen Verhältnisse der nordischen Reiche wurden andre, Schweden insbesondre zu Macht und Einfluß gelangt, (1581) nahm mehr und mehr unmittelbaren Antheil an dem russischen Seehandel, die Engländer entdeckten (1553) die Fahrt über das weiße Meer nach Archangel und erhielten von dem Czaren Zollfreiheit und das Recht der Niederlage, und vernichtend vor Allem wirkte die Erobrung Lievlands und Estlands, und die Unterwerfung der dortigen deutschen Kolonien unter fremde, Deutschland feindliche Dynastien. Zwar kam die Eifersucht Rußlands gegen Schweden den Hansen für eine kurze Zeit zu Statten, und sie erhielten nach der Erobrung Narvas (1581) neue Zollfreiheiten und sogar die Erlaubniß zur Herstellung ihrer Faktoreien in Plaskow und Nowgorod. Allein die Privilegien waren von geringem Werth, da die Russen ihre Besitzungen an der Ostsee verloren hatten und die Schweden sie am wenigsten unterstützen wollten. Nur Lübeck zog einige Vortheile davon, für die Gesammtheit des Bundes ging der russische Handel bereits mit Schluß dieser Periode verloren.

Was den Handel der Hansen mit Schweden betrifft, so war er in Betracht des eben nicht allzu wolhabenden, auch schwach bevölkerten Landes verhältnißmäßig geringer, als mit den beiden andern scandinavischen Reichen Dänemark und Norwegen. Doch geben verschiedne Freiheitsbriefe schwedischer Könige, zumal von Magnus und dessen Sohn Hakon Zeugniß (1361), daß die Hansa auch in ihrem Lande mit den umfassendsten und einträglichsten

Handelsprivilegien ausgestattet war. Sie zahlte keinerlei Zoll, genoß freie Landung, Abfahrt, Durchzug, und war in ihren kommerziellen Geschäften mehr geschützt und begünstigt, als irgend ein andres Volk. Zwar hatte sie in Schweden keine Faktorei angelegt, dafür übte sie aber ihre Handelsherrschaft durch ein nicht minder entsprechendes Mittel. In Stockholm und andern wichtigen Plätzen hatte sie das Recht an sich gebracht, die Magistrate dieser Kommunen zur Hälfte mit deutschen Landsleuten zu besetzen, und der Einfluß, den sie damit erlangte, wird kaum eines Beweises bedürfen. Zur Ausfuhr kamen außer den Produkten der schwedischen Eisen- und Kupferwerke, Pferde, Vieh, Fische, Thran, Butter, Schmalz und Holz, eingeführt dagegen wurden Tücher, Leinwand, Weine, Kolonialwaren, Obst, Getreide, Glas, Papier, Luxusartikel u. s. w. Gewiß wurde der größte Theil des schwedischen Verkehrs durch hansisches Kapital geführt, und den Bund auf alle Weise zu begünstigen und sich zum Freund zu erhalten mußte schon darum in der Politik der schwedischen Könige liegen, weil sie vorzüglich durch seine Macht gegen die Uebergriffe Dänemarks und die scandinavischen Unions-Tendenzen geschützt wurden. Andrerseits lag es im Interesse der deutschen Seestädte, den Schweden, als dem schwächern Theil beizustehn und auf diese Weise die Herrschaft Dänemarks, als ihres schlimmsten Feindes in gemessenen Schranken zu halten. Allein diese Abhängigkeit Schwedens von der Hansa, dessen Könige man kann sagen lange Zeit mit ihren Gnaden die Krone trugen, erreichte ihr Ende, als Gustav Wasa den Thron bestieg (1523), der und seine Nachfolger das kleine und schwache Land durch Geist und Tapferkeit zur gebietenden Macht des europäischen Nordens emporhoben. Um dahin zu gelangen, war unter Anderm das Handelsmonopol der Hansa zu brechen, und diese, in sich uneins und zerfallen, vermochte nicht es länger zu behaupten.

Den Hansen bei Weitem wichtiger als Schweden war das mit diesem zu Zeiten vereinigte, öfters auch wieder davon getrennte Königreich Norwegen, einmal seiner eignen Land- und Küstenprodukte, dann aber auch der Produkte der nordischen Inseln, Island, Grönland, der Faröer, Orkaden u. a. wegen, welche in Bergen ihr Emporium zu haben pflegten. Indeß hatten sie hier Anfangs gewichtige Konkurrenten zu bekämpfen, die Engländer und Schotten, welche schon vor ihnen in diese nahgelegnen Gegenden kamen und auch die Bürger der Stadt Bergen, welche selbst kaufmännische Geschäfte betreiben wollten. Wenn sie dennoch gerade in Norwegen das umfassendste Monopol erlangten und das Land ähnlich, wie es später England mit Portugal machte, in die starren Fesseln ihres Handels schlugen, so haben sie eben vorzugsweise hier die ganze Macht und die ganze Schlauheit ihrer Handelspolitik aufgeboten. Zwei der größten und glücklichsten Fehden des Bundes (1284 und 1368) sind gegen Norwegen gerichtet gewesen, mit den siegreichen Waffen in der Hand hat er von den Königen Erich und Hakon als wolerworbnes Recht abverlangt, was er zuvor als Gnade erbeten und empfangen, und Handelsprivilegien, welche ihm früher vereinzelt, halb, dürftig, auf Widerruf und für Gegenleistung zugestanden worden, konnten ihm jetzt vollzählig und vollständig, unbedingt und dauernd nicht verweigert werden. Mehr begünstigt denn alle andern Nationen, selbst von den Abgaben frei, welche die Eingebornen zu tragen hatten, stark und gefürchtet durch ihre Nähe, den Fremden und Einheimischen überlegen vermöge ihres größern Handelskapitals und ihrer ausgebreiteten Handelskenntniß und Verbindungen, nach Gutdünken zur Anlage von Faktoreien befugt, war die gesammte Staats- und Volkswirthschaft, und damit auch die politische Verfassung und Lage Norwegens den Händen der Hansen überliefert,

welche sich auch anderthalb Jahrhunderte fest und unangefochten in ihrer Allgewalt behaupteten.

Der hansisch-norwegische Verkehr konzentrirte sich vornemlich in der Stadt Bergen, welcher ihre günstige Lage inmitten des Reichs und ihr sicherer zu allen Jahreszeiten zugänglicher Hafen noch heutzutage den Vorzug eines Stapelplatzes für den Ausfuhrhandel der Halbinsel belassen haben. Als die Hansen sich dort niederließen, fanden sie, wie bereits gesagt, in den Bergenern selbst ihre gefährlichsten Nebenbuler für den norwegischen Aktivhandel. Neben einander konnten beide nicht entstehen, und da Keiner freiwillig weichen wollte, so mußten Feuer und Schwerdt entscheiden. Und diese entschieden zu Gunsten der Hansa, deren Freibeuter und Kaper die Stadt eroberten und Handel und Schiffahrt, somit ihren Wolstand von Grund aus vernichteten. Die Bürger verarmten so, daß sie gegen Geldvorschüsse Häuser und liegende Gründe den Hansen verpfändeten, welche nun von selbst in alle ihre früheren Handelswege und Verbindungen eintraten. Insbesondre bemächtigten sie sich der sogenannten Nordlandsfahrer, welche vom hohen Norden und den Inseln Fische, feine Pelze, Eiderdunen und andre Waren brachten. Auch treffen wir nirgends so viel hansische Einwandrer, als in Bergen, wo deren Zahl viele tausende betrug und sich in Kaufleute, Schiffer und Handwerker vertheilte. Letztre ließen sich darum viele nieder, weil sie von den inländischen Abgaben befreit waren und so abgesehn von ihrer größern Kunstfertigkeit den ohnehin ärmlichen nordischen Gewerbsleuten leicht den Rang ablaufen konnten. Man begreift die deutschen Handwerker in Bergen unter dem Namen Schuster, weil ein großer Theil ursprünglich diesem Handwerke oblag. Die Straße, welche sie vornemlich inne hatten, hieß Schustergasse. Ueberhaupt bewohnten die Deutschen ihr eignes Quartier, die „Brücke“, welches den schönsten und für den Handel

bequemsten Theil der Stadt umfaßte und ihr Eigenthum geworden war, da die frühern Besitzer zu arm waren, um das darauf gegen Pfand geliehene Geld zurückzuzahlen. Den ausführlichen Nachrichten zufolge, welche wir über das hansische Contor in Bergen haben, muß dasselbe einen beträchtlichen Umfang gehabt haben. Hart an das Meer gebaut schloß es 22 Höfe in sich und diente außer der Wohnung für das ganze kaufmännische Personal, zugleich als Niederlage und Ort für Laden und Löschen. Die Kontoristen waren zu klösterlicher Zucht und zu Ehelosigkeit verpflichtet, ohne Zweifel um sie ausschließlicher in dem handelspolitischen Interesse der Heimat festzuhalten. Der größre Theil von ihnen diente als Faktoren der in den Hansestädten wohnenden Kaufleute, welche hieher ihren Handel trieben und zu diesem Behuf auf ihre Kosten einen gewissen Raum in der Faktorei mit allen nöthigen Erforderniſſen unterhalten mußten. Obgleich jede Stadt des Bundes das Recht besaß, nach Bergen Handel zu treiben, so konnten dies nur die Seestädte unmittelbar thun. In diesen, zumal Lübeck, bildeten sich zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Ausgaben unter dem Namen „Bergenfahrer" eigne Gesellschaften, deren Theilhaber indeß jeder für seine Rechnung arbeiteten, denn Handelskompagnien, nach dem Begriff unsrer Zeit darf man sich darunter nicht vorstellen. Es war den hansischen Schiffen nicht erlaubt, beliebig nach jedem Ort in Norwegen zu fahren, hauptsächlich war die Fahrt nach den Inseln, wie Island, die Faröer u. a. untersagt. Man wollte damit dem Contor in Bergen die Einnahmen erhalten, deren es bei der Größe und Kostspieligkeit seiner Einrichtung reichlich bedurfte und welche außer den Strafgeldern in einer von den ein- und ausgeführten Gütern zu zahlenden Abgabe (Schoß) bestanden. Auch war wol der Zweck dabei, bei dem Mangel jeder Konkurrenz, eine gewisse Aufsicht über die Beschaffenheit der Waren zu üben. So hatte sich allmälig in Bergen

ein Zwangsstapel ausgebildet, wobei die Mehrzahl der Betheiligten ihr Interesse fand. Denn auch den Königen war es lieber, den geringen Zoll, der ihnen zukam an einem Ort, statt an vielen zu erheben. Die hansische Einfuhr in Norwegen bestand in Lebensmitteln, Getreide, Mehl, Malz, Meth, Bier, und in Fabrikaten, Leinwand und Wollenstoffe, zum Theil deutschen, zum Theil fremden Ursprungs. Geringer war die Einfuhr von Kolonialwaren und andern schon dem Luxus angehörigen Artikeln, welche reichere und kultivirtere Länder voraussetzten, als Norwegen damals war. Größeren Werth als die Einfuhr hatte für die Hansen die Ausfuhr. Sie betraf Felle und Pelzwerk, Fettwaren, wie Butter, Talg, Thran, Wallfischspeck, verschiedne Holzarten, als Dielen, Balken, Masten und andre Produkte der nordischen Waldungen, Theer, Pech, Asche und Harz, vor allen aber geräucherte und gesalzene Fische, wovon zu einer Zeit, wo der ganze Norden noch katholisch war, ein ansehnliches Quantum in den Handel kommen mußte. Dieser ganze Verkehr nun wurde durch die Hansen, vermittelst ihres Kapitals und ihrer Schiffe betrieben, und weil diese Hebel den Eingebornen fehlten, konnte von einer Gegenseitigkeit nicht die Rede sein. Andre Fremde schlossen ihre Privilegien aus und Bergen konnte als vollkommne Hansastadt gelten. Der Könige Ansehen und Macht war zum Schattenbild herabgesunken; einer ihrer Statthalter, der den Deutschen nicht gewogen schien, wurde in einem Aufruhr nebst sechzig andern unbeliebten Personen umgebracht (1455). Der Frevel blieb nicht nur ungeahndet, sondern Christian I. mußte von Neuem der Hansa ihr ganzes Monopol bestätigen, als es galt, der von England und den Niederlanden her drohenden Konkurrenz zu begegnen (1471). Zu kunstvoll hatte sich die hansische Macht in Norwegen festgesetzt, zu unentbehrlich war ihr Handel und ihr Kapital dem Land ge-

worden, zu leicht konnten sie sich durch Bestechung eine einflußreiche Partei gewinnen und zu schwach waren hauptsächlich die Kräfte der Könige um sich einer Herrschaft zu entledigen, wogegen es kein andres Mittel gab, als die stärkere Gewalt. Diese trat ein, als sich Norwegen mit Dänemark zu einem Staat vereinigte (1532) und dadurch das monarchische Prinzip zu Kräften und Geltung kam. Mit derselben Willkür, wie einst die Hansen den Königen ein Privilegium nach dem andern abgezwungen hatten, wurden sie ihnen von diesen wieder entzogen, man fürchtete sie nicht mehr und so blieben alle ihre Klagen und Beschwerden unerhört und vergeblich. Zu Anfang des siebzehnten Jahrhunderts ist die ganze Herrlichkeit der hansischen Handelssuprematie in Norwegen bis auf eine wesenlose Form verschwunden.

Die dem hansischen Bund gefährlichste Macht, mit welcher er auch seine hartnäckigsten und häufigsten Fehden gestritten, war Dänemark. Dieser Staat, damals der mächtigste Scandinaviens, erkannte recht wol die seiner Unabhängigkeit drohenden Gefahren und bevor noch der Bund in seiner Größe sich konstituirt hatte, rief er ihn zu einem Kampf hervor, der, wenn er zu Dänemarks Vortheil ausgeschlagen, der Geschichte des Nordens eine ganz andre Wendung gegeben haben würde. Statt dessen trug die Hansa den Sieg davon und mit Recht wird der Krieg mit Waldemar III. (1364) als der Schlußstein ihres politischen Gebäudes bezeichnet. Dennoch blieb Dänemark ein unerbittlicher und nichts weniger als verächtlicher Gegner, zumal als die Kalmarische Union in seiner Dynastie die scandinavische Krone vereinigt hatte. Wäre dieselbe in der That das gewesen, was sie sein sollte, die Hansa hätte den ungleichen Kampf auf die Dauer kaum bestanden. Allein da Uneinigkeit und Haß zwischen den scandinavischen Völkern ungebändigt fortdauerten und die Hoffnung mehr und mehr verschwand, aus ihnen ein großes zusammenhängendes Ganze zu

bilden, so blieb diese schwache Seite von den Hansen nicht unbenutzt und führte ihnen bei späteren Kämpfen wieder den Sieg in die Hand. Indem sie sich immer auf Seiten der mißvergnügten Schweden, schleswigschen Herzoge und aller Derer stellten, welche sonst ungeduldig die dänische Herrschaft trugen, gaben sie sich das Ansehn, für deren Befreiung gegen die wirkliche oder vermeinte Tyrannei der Unionskönige zu fechten, während sie dabei Nichts anderes als ihre eigne Freiheit und ihre Handelsvortheile im Auge hatten. Unter solchen Umständen konnte Dänemark der hansischen Handelssuprematie sich ebenso wenig entziehen, als die andern Reiche des Nordostens. War dieselbe auch nicht so absolut, als in Norwegen, wurde sie insbesondre immer periodenweise angefochten, so genoß sie doch kaum minder kostbare Rechte und Privilegien und die Könige besaßen mehr den Willen, als die Kräfte, sie darin zu verkürzen. Am meisten begünstigt waren die Deutschen auf Schonen, an dessen Küsten der reichste Häringsfang der Zeit Statt fand. Dieser Fisch, welchem die Niederlande zum guten Theil Reichthum und Seemacht verdanken, hat ähnlich auf die Hansen gewirkt. Denn die Kunst, den Häring einzusalzen, haben diese früher besessen, wenn auch jenen das Verdienst gebürt, beßre Methoden eingeführt zu haben. Die Hansen hatten, wenn nicht die ausschließliche, doch vorzugsweise Erlaubniß, in Schonen den Häring zu trocknen, zu räuchern, zu salzen und zur Versendung zuzubereiten. Ihre Nähe, und darum immer bereite Schutzmacht, die Tüchtigkeit ihrer Marine, der Umfang ihres Marktgebiets, die Größe ihres Kapitals und die vollständige Organisation, die sie dem Geschäft gegeben, mußten ihnen hier eine Ueberlegenheit verschaffen, die keine Konkurrenz duldete. Auch behaupteten die Hansen auf Schonen zollfreie Fischlager, deren die übrigen Nationen nicht theilhaftig waren, und obgleich ohne eigne Faktorei, hatten sich doch viele Landsleute zumal in Malmö, Skanör und

Falstar 60 niedergelassen und Privatkontore eingerichtet. An den Häringsfang knüpften sich bald andre Verkehrszweige und die genannten Städte wurden große, häufig besuchte Marktplätze. Die übrigen dänischen Inseln, schon durch Nachbarschaft frühzeitig in unvermeidlichem Verkehr mit Deutschland, konnten sich jetzt, wie sehr auch ihre Könige widerstrebten, der Hansa um so weniger entziehen, die zugleich nicht selten ihre trefflichen Seeleute zur Rekrutirung ihrer Flotte gebrauchte. Jenen schimpflichen Tribut des Sundzolls, welchen das heutzutage bei Weitem kleinere Dänemark von den weltgebietenden Seemächten einfordert, womit es vornemlich die deutsche Schiffahrt und den deutschen Handel niederdrückt, haben die Hansen sich nie gefallen lassen; wenigstens war die Abgabe, welche sie in Helsingör entrichteten im Vergleich zu den damaligen Lasten nicht der Rede werth und betrug immer weniger, als andre Völker zu zahlen hatten. Außer dem Häring lieferten auch die Produkte der Viehzucht, worin Dänemark von jeher sich auszeichnete, desgleichen zu Zeiten Getreide, Gegenstände der Ausfuhr. Zur Einfuhr gelangten die bekannten und gewöhnlichen Waren der damaligen deutschen Industrie, sowie fremde Tücher und andre Güter, die von den Hansen in Brügge, London und Nowgorod eingetauscht worden waren. Der Verfall und Untergang der hansischen Macht in Dänemark zeigt ziemlich die gleiche Wiederholung von Ursache und Wirkung, als in den andern nordischen Ländern. Die erstarkende Monarchie und das erwachende Nationalgefühl vereinigten sich zur Abwerfung eines gemeinsam verhaßten Joches. Das kühne Unternehmen des lübecker Demagogen Wullenweber, die dänische Dynastie ganz vom Thron zu stoßen mißglückte (1534), obgleich er dabei sehr richtig sah, daß die Hansa nur dann noch zu retten sei, wenn die scandinavischen Reiche unterdrückt und die Holländer vom freien Verkehr auf der Ostsee ausgeschlossen blieben. Mit dieser letzten Kraftanstrengung schließt die handelspo-

litische Rolle, welche die Hansa so lange Zeit und mit so außerordentlichem Glanz im Nordosten Europas gespielt hatte.

Allein, wie glänzend und bevorzugt diese Rolle war, sie darf den Antheil, welchen die Hansa an dem Verkehr des europäischen Westens genommen, nicht verdunkeln. In den Niederlanden, wohin wir uns zunächst wenden, zählte sie, wenigstens von den nördlichen Provinzen diesseits der Maas und Schelde die angesehenern Kommunen geraume Zeit hindurch zu vollen förmlichen Mitgliedern ihres Bundes. Zu welcher Weltherrschaft auch die nördlichen Provinzen in einer spätern Periode aufwuchsen, in der Zeit, welche unser Abschnitt umfaßt, standen sie den südwestlichen oder wallonischen Provinzen, Flandern und Brabant in Macht und Ansehn, in Handel und Reichthum weit nach. Wir verweisen auf das denselben eigends gewidmete Kapitel. Der allgemeine Weltmarkt, welchen Brügge darbot war für den Zwischenhandel der Hansa unentbehrlich, hier allein vereinigten sich die gesammten Gegenstände des Umtausches, womit die wechselseitigen Bedürfnisse der damals bekannten Länder versehen werden konnten. Was war natürlicher, als daß die Hansen frühzeitig das Bedürfniß, die Nothwendigkeit fühlten, dort festen Boden zu fassen und ebenfalls Freiheiten und Privilegien zu erwerben? Nur in ihrem Besitz konnte ihr Handel das große Ganze werden, worin er sich darstellt; man nehme die Faktorei in Brügge weg und die Suprematie im Norden ist ein Fragment, eine lebensunfähige Hälfte; beide gehören zu einander, beide müssen ein Leib und eine Seele sein. Aber in den Niederlanden mußte man anders verfahren, als in den scandinavischen Königreichen. Mit Gewalt war hier Nichts auszu-

richten. Eine neue Welt öffnete sich, worin die Hansen selbst noch zu lernen hatten. Die großen und reichen Städte der Niederlande gingen ihnen an Bildung, an Kapital und Kenntnissen des Handels zu Anfang wenigstens voraus, und wenn sie auch in ihrer Eigenschaft als europäischer Zwischenmarkt eine liberale Handelspolitik für räthlich fanden und Niederlassungen von Fremden eher zu befördern als zu verhindern suchten, so war andrerseits die Konkurrenz schwerer, die Verwendung des Kapitals und der Arbeit geschickter und mannigfacher, der Umsatz rascher, mit einem Wort der Handel verlangte mehr als bloßes Zugreifen und Festhalten, er wollte berechnet und durchdacht sein. Zum bloßen Schutz ihres Handels bedurften die Hansen in den Niederlanden keiner Anstrengungen. Diese hatten bereits aus eignem Antrieb das Nöthige gethan, in keinem andern Lande finden sich so frühe, so viele und so ernstliche Maßregeln, von den Grafen und Fürsten des Landes selbst getroffen gegen Strandrecht und Seeräuberei. Wenn ein Land, je wolhabender es wird, auch für alle die, welche mit ihm verkehren, ein immer lohnenderes Absatzgebiet bietet, so bauten die Hansen ihre Handelspolitik gegen die Niederlande ganz richtig auf eben diese Voraussetzung. Denn indem sie selbst des niederländischen Marktes, auf dem sie die besten Waren zur Beherrschung des Nordens einkauften, nicht entbehren konnten, sahen sie auch bald ein, daß dieser eben so gut ihrer bedürfe, um die für das tägliche Leben so nöthigen Produkte des Nordens, deren Vertrieb ausschließlich in hansischen Händen war, zu erhalten. Die wechselseitige Unentbehrlichkeit ist die Grundlage des niederländisch-hansischen Handels und auf ihr beruhen die Privilegien und Vorrechte, welche im Lauf der Zeiten mit kaufmännischer Spekulation nachgesucht und zugestanden wurden. Mit Gewalt war hier Nichts zu diktiren, ein gebildetes und freies Volk, wie die Niederländer würden kein Handelsjoch, gleich den Norwegern

und Russen getragen haben, nur die Gegenseitigkeit von Interesse und Nutzen mußte entscheiden.

Die Freiheiten, welche die Hansen in den Niederlanden seit Beginn des vierzehnten Jahrhunderts besaßen, waren je nach der Kompetenz von den Städten selbst oder von den Grafen von Flandern und den Herzogen von Brabant bewilligt worden. Die Eifersucht zwischen den beiden Herrschaften kam ihnen dabei wol zu Statten, indem zumal letztre sie durch größre Gunstbezeugung für ihr Land zu gewinnen suchten. Dennoch behauptete Flandern bis in die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts sein kommerzielles Uebergewicht, Antwerpen konnte mit Brügge noch nicht konkurriren, und die Hansa mußte sich der Thatsache unterwerfen. Waren die Privilegien, welche sie hier erwarb, nicht so ausschweifend und ausschließlich, als im Norden, so genügten sie doch, um ihren Handel gegen andre Völker in vieler Weise zu bevorzugen. Sie genoß Ermäßigung der Zölle, privilegirten Gerichtsstand, Accisefreiheit bei der Einfuhr von Lebensmitteln und das Recht einer begünstigten Niederlage. Wie wechselseitig das Bedürfniß sein mochte, doch kreuzten sich nicht selten die Interessen der Niederländer und Hansen, zumal wo diese vorherrschend von monopolistischem Geist beseelt waren und jene die möglichste Freiheit des Verkehrs wünschen mußten. Auch Anklagen wegen verfälschter und betrugvoller Waren, die sie einander abkauften, desgleichen wegen Verletzungen der Privilegien kamen häufig vor und führten in der Regel zu einem Handelskrieg, der aber nicht mit den Waffen in der Hand, sondern mit Verboten, Konfiskationen, Absperrungen und andern derartigen Manövren geführt wurde. Die Hansen gingen aus diesen Fehden fast immer als Sieger hervor, denn solange sie über den gesammten Nordosten unbeschränktes Handelsmonopol übten, solange sie dort zu geringen Preisen kaufen und unter geringern Lasten ausführen konnten als alle andern

Europäer, so lange hatten sie ein Mittel, welches in den Niederlanden seines Zweckes nie verfehlte. Hatten sich die gewöhnlichen Maßregeln, wie Vorstellungen, Proteste, Gesandtschaften u. s. w. fruchtlos gezeigt, so schloß man das hansische Contor in Brügge, verlegte dasselbe in eine andre Stadt, meist nach Seeland oder Holland, sperrte alle Ab- und Zufuhr von und nach Flandern, verbot den Verkauf der flandrischen Tücher und duldete keine Fläminger in den Städten des Bundes. Zwar war dies äußerste Mittel auch für die Hansen mit manchen Unbequemlichkeiten und Verlusten verknüpft, aber ungleich nachtheiliger fiel es für Flandern aus. Denn wo der aktive Seehandel ausschließend in den Händen eines Einzigen war, mußte diese Sperrung für einen Zwischenmarkt, wie Flandern, unerträglich sein. Dazu kam noch der nicht minder folgenschwere Umstand, daß die blühende Wollindustrie Flanderns in ihrer Existenz bedroht war, wenn ihr die zeither von den in der Ausfuhr begünstigten Hansen zugebrachte Wolle mit einem Mal ausblieb. Bei solcher Lage der Dinge blieb den Flämingern keine andre Wahl, als nachzugeben, wie mehre Vorgänge beweisen, wo die Hansen ihre Residenz nach Dordrecht und Utrecht verlegt hatten (1388. 1438. 1451) und erst gegen volle Genugthuung und meist mit Erwerbung neuer Freiheiten nach Brügge zurückgekehrt waren. Die Verfassung und Einrichtung ihres dortigen Contors war in den merkantilischen Grundzügen mit dem in Bergen übereinstimmend, indeß konnte es wol nicht mit gleicher Gewalt und Rücksichtslosigkeit auftreten, sondern mußte sich nach der Gesittung und Macht des Landes bescheiden modifiziren. Auch war abgesehen von der großen Bevölkerung der Stadt Brügge selbst die Zahl der angesiedelten Deutschen viel zu gering, um wie in Bergen den Herrn spielen zu können. Das Contor zählte in seiner Blüthe gegen 300 Insassen (Knappen), welche als Faktore den Kaufleuten dienten, den Ein-

kauf der ankommenden Güter besorgten und die ihm zugesandten Waren verhandelten. Die ansehnlichen Kosten des Kontors wurden in der bekannten Weise, durch den Schoß und durch Strafgelder gedeckt; ersterer betrug darum viel, weil die meisten Waren, die durch die Hansa in Flandern gekauft und verkauft wurden, in Brügge den Stapelzwang erleiden mußten. Nur wenige Gegenstände, wie Wein, Bier, Häring, Getreide, Theer u. s. w. waren davon frei und hießen Ventheware. Sie konnten, ohne das Kontor zu berühren, überall hin versendet und verkauft werden. Außer der Einnahmsquelle diente der Stapelzwang zugleich als Mittel der Kontrole und findet in der allgemeinen Handelslage jenre Zeiten und in dem Mangel von Konkurrenz eine gewisse Rechtfertigung.

Der Preiskourant des Brügger Platzes war unstreitig der bedeutendste des ganzen Mittelalters und wenn die Hänsen bei allen darin verzeichneten Warengattungen vorzugsweise betheiligt waren, so hatten sie noch für eine große Anzahl die ausschließende Liefrung in Händen. Dahin gehörten zunächst alle nordischen Produkte des Fischfangs, des Bergbaus und der Landwirthschaft, sodann deutsche Erzeugnisse, als Wein, Bier, Getreide, Leinwand und Metallwaren, auch Gold und Silber aus den Bergwerken von Böhmen und Ungarn, wohin sich zumal die wendischen und sächsischen Städte Zugang verschafft hatten. Der erste und werthvollste Gegenstand der Ausfuhr waren die Fabrikate der niederländischen Industrie, Tuche und Wollwaren, sodann orientalische und italiänische Erzeugnisse, welche man gewöhnlich unter dem Namen von Spezerei und Kramwaren begriff, Seide, Seidenstoffe, Baumwollstoffe, Gewürze, Reis, Südfrüchte.*) Ein solcher

*) Die großen Kolonialen, wie Zucker, Kafe, Thee, Baumwolle und Tabak waren damals noch so gut wie unbekannt.

Markt, der an Mannigfaltigkeit der Waren, an Fülle des Kapitals, an Schnelligkeit des Umsatzes alle andern in Europa übertraf, mußte das Augenmerk und die Kraftanstrengung der Hansen so lang als möglich an sich fesseln. Allein wie der Bund bereits zu Ende dieser Periode allerwärts Spuren seines Verfalles aufweist, so auch hier. Die kriegerische Regierung Karls des Kühnen, noch mehr der Uebergang der burgundisch-niederländischen Herrschaft an das Haus Oestreich und der Aufstand der flandrischen Städte vernichtete die Handelsblüthe von Brügge, dessen Uebermacht ohnedies in den andern Kommunen zahlreiche Feinde und Neider fand. Sein großer Markt versetzte sich nach Antwerpen und gedieh nicht minder glänzend, bis ihm auch hier Spaniens Intoleranz und Despotismus das Ende bereitete und die holländische Republik der Schauplatz des Welthandels wurde. Außer diesen äußern Ursachen trug der hansische Handel in den Niederlanden in sich selbst die Keime seines Untergangs. Wer hinderte denselben, nachdem sich das Contor in Brügge schloß, dem allgemeinen Strom nach Antwerpen zu folgen? Und dies geschah auch, man nahm den Bund zuvorkommend auf, bewilligte ihm schätzenswerthe Privilegien, ließ ihn eine neue Residenz gründen, und doch vermochte er nicht wieder aufzukommen, sondern siechte langsam dahin bis zu vollständiger Verzehrung. Nirgends brach die Uneinigkeit der Bundesglieder früher und unversöhnlicher aus als auf den niederländischen Contoren, besonders die rheinischen Städte weigerten sich den Stapelzwang länger anzuerkennen und wollten den Handel frei getrieben wissen. Dadurch verminderten sich die Einnahmen des Kontors und der hansische Verkehr verlor mehr und mehr seine solidäre einheitliche und eben darum einflußreiche Vertretung. Auch die in Feindschaft aus dem Bund getretnen niederländischen Städte halfen redlich mit das einmal wankende Gebäude zum Einsturz zu bringen. Wir werden unten auf die ge-

meinsamen Ursachen des Verfalls zurückkommen, in den Niederlanden verschwindet der hansische Handel mit Ende des sechzehnten Jahrhunderts so gut wie ganz, denn was auch einzelne Städte davon fortbetrieben, beruht nicht mehr auf gemeinschaftlichen Freiheiten, sondern hängt von ihren besondern und eignen Kräften, von ihrer Lage und sonstigen Lokalverhältnissen ab.

Wenn vielleicht beschränkter in der Quantität und dem Werth der Waren, dafür aber begünstigter in der Qualität und Modalität der Privilegien tritt uns die deutsche Handelssuprematie in England entgegen. Zu jenen Zeiten vorzugsweise Agrikulturland, in den Anfängen der Industrie, ohne irgend der Rede werthen Aktivhandel konnte es bei seiner günstigen Insellage in der Nähe der flandrischen Märkte und der scandinavischen Küsten, der monopolistischen Zwischenhand der Hansa nicht entgehen. Verbindungen der Deutschen mit England sind wol sehr alt und haben seit der Invasion der Angelsachsen immer von Zeit zu Zeit Statt gefunden, aber bleibende Folgen für den Handel knüpfen sich daran erst seit Beginn des dreizehnten Jahrhunderts, wo Kölner Kaufleute die ersten Schutz- und Freiheitsbriefe erhielten (1203). Ihnen folgten bald andre, wie z. B. Braunschweig, Hamburg, Lübeck, Münster, Soest, welche das Interesse bald in einem eignen sogen. Gildehaus in London zu einer landsmännischen Korporation vereinigte. Die ursprünglich den einzelnen Kommunen zugestandnen Handelsprivilegien wurden nach und nach auf alle Kaufleute übertragen, welche in die Innung, in das Gildehaus aufgenommen worden waren. Als sich die Hansa konstituirte, fand sie in England, mehr als anderswo das Feld angebaut und zur Besitzergreifung vorbereitet; die Anfänge einer gemeinschaftlichen Faktorei waren gemacht, Handelskonnexionen und Wege eingeleitet und gebahnt, und die Mehrzahl wo nicht alle Mitglieder des Gildehauses in dem Bund vertreten. Der Name Hansen ver-

breitet sich in England in der ersten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts und begreift in seiner Allgemeinheit sämmtliche Nachfolger und Theilhaber der alten deutschen Gildehalle. Die herrlichsten Freiheitsbriefe erhielten sie unter der Regierung der drei Eduards (1300—1350), wie sie überhaupt in keinem andern Lande von den Monarchen freiwilliger begünstigt wurden, als in England. Sie wußten nach dieser eigenthümlichen Lage der Dinge vortrefflich ihre Politik einzurichten. Die englischen Könige gewannen bei der fleißigen Besuchung ihres Landes durch fremde Kaufleute einen ansehnlichen Zuwachs an den Zöllen, welche nächst den Domänen die Hauptquelle ihres Einkommens waren. Von ihren eignen Unterthanen konnten sie dies nicht erwarten, da sie einmal geringern Zoll zahlten, sodann aber so gut wie keinen Eigenhandel trieben. Endlich wurden die fortdauernden Kriege, zumal mit Frankreich und Schottland, für die Könige ein anderweiter dringender Beweggrund vorzugsweise die Hansen zu begünstigen, um in Zeiten der Noth von ihrer Flotte Unterstützung zu erhalten. Nicht minder war der grundangesessne Adel und der Bauernstand den Fremdlingen geneigt, indem sie ihre Rohprodukte, wie Wolle, Zinn und Leder an diese zu höhern Preisen absetzen konnten, als an die inländischen Städtebewohner, deren Marktgebiet damals nicht weit ihr Weichbild überschritt. Um so feindseliger mußten dagegen diese den Fremden gesinnt sein, welche auf ihre Kosten so außerordentlich begünstigt das alleinige Recht zur Ausfuhr der vorzüglichsten englischen Produkte*) hatten, wäh-

*) Wolle, Zinn und Felle, welche auch Stapelwaren hießen, weil sie an bestimmten Orten des Reichs aufgehäuft oder an bestimmten Orten des Auslandes zum Verkauf niedergelegt wurden. Die englische Schafzucht blühte bereits zu Ende des dreizehnten Jahrhunderts wie in keinem andern Land Europas. Der Handel, welcher die Wolle nach den Niederlanden ausführte, hat wesentlich dazu beigetragen.

rend dieselbe den Einheimischen untersagt blieb. Ohne den englischen Städten die liberalen Handelsanschauungen zuzumuthen, welche die Niederländer auszeichneten, waren ihre Klagen doch insofern begründet, als das Monopol der Fremden auf die Dauer viele nicht unmittelbar bei der Schafzucht und dem Ackerbau betheiligte Nationalinteressen tödtlich verletzen mußte. Es war daher unvermeidlich, daß nicht die englischen Städte, wo sie konnten und entgegen den Bestimmungen der königlichen Freiheitsbriefe, den Fremden Schaden und Abbruch zu thun suchten und mit ihnen selbst in ernste Streitigkeiten geriethen, wobei sie ihr Hausrecht oft ungebürlich mißbrauchten. Vor allen galt der Kampf den Hansen, welche als in der Schiffahrt den übrigen Fremden überlegen und durch ihr Monopol im Nordosten Europas die unentbehrlichen Zwischenhändler mit dem Westen von den königlichen Privilegien den meisten Nutzen für sich zogen, dieselben, die eigentlich für alle Fremden gleich waren, nach und nach als ihr ausschließliches Vorrecht in Anspruch nahmen und geraume Zeit geltend machten, während die Engländer und die übrigen auswärtigen Konkurrenten schlechter behandelt wurden.

Die insularische Lage des Landes mußte mit der Zeit die Engländer um so nothwendiger zu Schiffahrt und Seehandel treiben, als ihnen das Beispiel der Hansen zeigte, wie viel dabei zu gewinnen war. Zunächst lag ihnen daran, ihre eignen Produkte auf eignen Schiffen auszuführen, zu welchem Zweck sich unter den Kaufleuten verschiedne Brüderschaften und Compagnien bildeten, wovon die des Thomas a Beket am meisten Bedeutung erlangte. Eduard III. begünstigte Anfangs ihr Unternehmen und gestand ihnen gleiche Freiheit der Ausfuhr zu, wie den Fremden (1353). Bald darauf aber als er sah, daß seine Zölle sich dabei schlechter standen, nahm er sie wieder zurück und erst gegen Ende dieses Abschnitts lernten die englischen Könige einsehen, daß man

die Landsleute und Unterthanen den Fremdlingen nicht aufopfern solle und die beßre Staatsmaxime sei, durch Vermehrung des Nationalreichthums und der Nationalarbeit auch das öffentliche Einkommen zu erhöhen. In dieser Beziehung hat Eduard III. ein andres großes Verdienst um sein Volk erworben. Es kam ihm der ganz vernünftige Gedanke, daß es vortheilhaft sein müsse, statt alle Wolle auszuführen, einen Theil davon im Land zu behalten und durch eigne Bereitung der Tuche mit den Fremden nicht nur im Lande selbst sondern auch auf auswärtigen Märkten zu konkurriren. Er benutzte zu diesem Behuf die gerade herrschende Unzufriedenheit der Arbeiter in den niederländischen Fabriken und zog deren eine nicht unbedeutende Zahl nach England herüber. Damit war der erste Grundstein gelegt für das Gebäude der englischen Industrie. Der Fortbau freilich ging langsam und wurde durch zweckwidrige Maßregeln der dem Handel damals ganz entfremdeten Politik des englischen Kabinets oft unterbrochen. Die Hansen sahen Anfangs den Aufschwung der englischen Tuchfabriken nicht ungern. Die Konkurrenz mit den Niederländern mußte ihnen sogar lieb sein, sie verloren höchstens die Fracht für die nach Flandern auszuführende Wolle, gewannen dagegen dadurch, daß sie englische feinere Tücher roh nach Deutschland schickten und dort färben ließen. Die Hauptsache für sie war, die ausschließlichen Zwischenhändler zu bleiben und die Tücher, mochten sie nun in England oder Flandern verfertigt sein, allein nach dem Norden abzusetzen. Um diesen Besitz sich zu erhalten, waren sie stets bereit und entschlossen, sowol durch das Opfer höherer Zölle sich die Gunst der Könige zu erkaufen, als auch den willkürlichen Eingriffen und Störungen von Seiten der englischen Kommunen, nachdem friedliche Mittel sich fruchtlos erwiesen, mit Gewalt zu begegnen und Repressalien zu ergreifen, die während der Blüthe ihrer Herrschaft niemals die Wirkung verfehlten. Die

äußerste der Repressalien bestand in einer Art von Kontinentalsperre, indem die Hansa, so weit ihr Marktgebiet reichte, jeden Handel nach und mit England untersagte. Dies Mittel, einige Zeit mit Strenge befolgt, nöthigte die Engländer immer wieder nachzugeben und die deutschen Freiheiten von Neuem zu bestätigen. In England war damals Seeräuberei ein ziemlich allgemeines Gewerbe und die eifersüchtigen Kommunen pflegten sie gewöhnlich bei ihren Streitigkeiten mit der Hansa zu benutzen. Wenn es dieser zu arg wurde, vereinigte sie sich wol ein- oder das andremal zu einem Kreuzzug gegen die Piraten, wovon besonders einer Erwähnung verdient (1470), indem die Hansen damals nicht nur die ganzen Küsten reinigten, sondern sogar landeten und das Land dreißig bis vierzig Meilen weit verwüsteten und als Repressalie für ihre in London gehängten Landsleute wie im schlimmsten Kriege hausten. Die Engländer boten die Hand zum Vergleich, welcher in Utrecht zu Stande kam (1473) und im hauptsächlichen Auszug alle früheren Freiheitsbriefe zusammenfaßte. Eher vermehrt, als verringert, beweist er für die damals noch ungebrochne Uebermacht des Bundes.

Der Mechanismus der hansischen Handelsgeschäfte war auch in England dem in andern Ländern völlig gleich. Das Contor in London, Stahlhof genannt, bildete den Mittelpunkt für die Aus- und Einfuhr und die Statuten seiner Einrichtung und Verwaltung verfolgten dieselben Zwecke, die man auf allen hansischen Niederlagen zu erringen bemüht war. Wenn es überhaupt als Regel galt, immer nur von hansischer Hand in hansische Hand zu verkehren, so war es ganz besonders in England untersagt, Waren an Inländer zu kommittiren. Man kannte deren gehässige Gesinnungen gegen fremde Nationen und Kaufleute und hatte volle Ursache, ihnen nicht zu vertrauen. Fünf Sechstheile der Ausfuhr bestanden in Wolle und Tüchern, das letzte Sechstheil in Zinn, Leder und

andern Produkten. Die Ausfuhr der Tücher nahm gegen Ende der Periode zu und überwog an Werth die Wolle. Zur Einfuhr brachten die Hansen die üblichen Erzeugnisse Deutschlands und der nordöstlichen Länder, deren Handel sie beherrschten, vorzüglich Bauholz, Tauwerk, Flachs, Leinwand, Garn, Fettwaren, Pech, Pottasche, Theer, Stockfische, Eisenwaren, Weine und von den niederländischen Märkten italiänische und levantiner Waren, soweit die Engländer sie nicht selbst holten.

Erscheinen somit die alten Handelsverhältnisse der Hansa mit England zu Ende unsers Zeitraums fester und dauernder, als bei den Niederlanden, so bieten sich doch dem aufmerksamen Auge bereits verschiedne Vorboten des nahenden und tiefen Verfalles dar. Abgesehen von der Ausdehnung und Stärke, welche der englische Aktivhandel mehr und mehr gewann, kam mit der Thronbesteigung des Hauses Tudor eine ganz andre Staatspolitik an das Ruder, welche die Grundlage ihrer Herrschaft weniger, als ihre Vorgänger bei dem Feudaladel, als vielmehr bei dem Volk und ganz vornemlich bei den städtischen Kommunen suchte. Also befestigte sich einerseits die monarchische Gewalt und centralisirte sich die Regierung, andrerseits erwachte allgemeiner das Nationalgefühl und entstanden freiere Institutionen für Alle. Damit geschah der erste Riß in das Monopol der Hansen, denn sie konnten nicht mehr hoffen die Interessen von König und Volk auseinanderzuhalten und durch Befriedigung jener auf Kosten dieser sich zu bereichern. Mit der neuen Politik machten sich in England auch die national-ökonomischen Fragen geltend, zumal wo die Entdeckung von Amerika und des Seewegs nach Ostindien die Schiffahrt befreite und jenen großen Seehandel schuf, zu dessen vorzugsweiser Theilnahme England schon durch seine Lage sich berufen fühlen mußte. Das Einzelne darüber gehört in die neue Handelsgeschichte Englands, und so weit die allgemeinen Ursachen des Ver-

falls der Hansa hier ins Spiel kommen, wird derselben noch gedacht werden. Die Bresche, welche der erste Tudor in das hansische Monopol geschlagen, vollendeten die letzten Fürsten dieser Dynastie bis zur völligen Zerstörung. Der Utrechter Vertrag wurde für ungültig erklärt und die Faktorei in London geschlossen (1598). Ein befreiter Verkehr der Hansen in England hatte aufgehört, und englische Kompagnien, wie die Adventurers fingen an die deutschen Märkte zu beherrschen.

Ueber den direkten Verkehr der Hansa mit Frankreich, Spanien und Portugal sind die Nachrichten sehr mangelhaft. Von irgend erheblicher Bedeutung ist er wol nie gewesen. Die langwierigen Fehden zwischen Frankreich und England um die Normandie und Bretagne waren einer festen Ansiedlung der Deutschen eben nicht günstig. Später als sich die französische Monarchie zu konsolidiren anfing und die Engländer ihre Besitzungen verloren (1460—90), mögen sie einige Privilegien erhalten haben. Sie schifften nach den Hafenplätzen des Kanals und hauptsächlich nach Rochelle, wo sie Wein und Seesalz gegen nordische Produkte tauschten. In Bordeaux besaßen sie einige Zeit eine Art von Faktorei. Als der niederländische Markt verfiel, wurden die Fahrten der Hansa nach Frankreich häufiger und es kam zu dem Antrag, einen Konsul in Paris anzustellen und ein festes Contor an einem gelegnen Seeplatz zu begründen (1549). Allein die Schwäche und Uneinigkeit des Bundes ließ gemeinsame Anstrengungen nicht mehr zu und so blieb Alles Projekt. Im Uebrigen befand sich der französisch-deutsche Handel, besonders nach Lyon, mehr in den Händen der oberdeutschen Städte, wenigstens haben dieselbe größere Freiheitsbriefe und Privilegien aufzuweisen. Im Allgemeinen war die kommerzielle Bedeutung Frankreichs zu jenen Zeiten nicht mit heutzutage zu vergleichen, seine Industrie noch beschränkt, seine Schiffahrt nicht viel mehr als Seeräuberei und auch seine Land-

30 *

wirthschaft lag mit Ausnahme der aber im Norden damals noch nicht so gesuchten Weine, ziemlich darnieder.

Mit der pyrenäischen Halbinsel hatte die Hansa hauptsächlich auf dem allgemeinen niederländischen Markt verkehrt, und daselbst den Umtausch bewirkt, der zwischen den Völkern nöthig sein mochte. Spanische, zumal katalonische Schiffe, kamen frühzeitig nach Brügge. Erst seit Anfang des sechzehnten Jahrhunderts trat sie mit Portugal in direkte Verbindung und erhielt wahrscheinlich um die Einfuhr von Schiffsbauholz zu begünstigen, ganz stattliche Freiheiten und Rechte. Aber leider war sie nicht mehr in der Lage, den neuen Weltmarkt Lissabon mit ihren gewohnten Erfolgen zu benutzen. Doch sind die Verhandlungen mit Spanien darum interessant, weil sie in dem Kampf dieser Macht mit den Niederlanden und England das Recht der neutralen Flagge in Anspruch nehmen und der so streitigen Frage die erste staats- und völkerrechtliche Basis geben. Der Bund als solcher war indeß bereits damals so gut wie aufgelöst und einzelne Städte, wie Danzig, Lübeck, Hamburg und Bremen, deren Rhederei noch bei Kräften war, benutzten diese und jene Vortheile, die sie aus den alten hansischen ableiteten, und die ihnen unangefochten geblieben waren. Ihre Schiffe mögen auch im sechzehnten und dem folgenden Jahrhundert bis in das Mittelmeer gefahren sein, aber zur Zeit der Blüthe des Bundes bestand mit Italien gar kein und mit Spanien und Portugal nur ein äußerst selten direkter Verkehr.

Nachdem wir den ganzen Länderkreis durchschritten haben, über welchen der Merkurstab der hansischen Kaufherrn herrschte,

wird man billig fragen, was war und wie viel betrug ihr inländischer Handel mit dem deutschen Vaterlande. Darauf lautet die Antwort sehr klein, dürftig und außer Verhältniß mit der Bedeutung und Summe des auswärtigen Handels. Wenn wir davon ausgehen, daß der inländische Handel sich auf die Erzeugung und den Verbrauch, auf den Ackerbau und die Manufakturen desjenigen Landes stützen soll, dem die Kaufleute angehören, so haben die Hansen nach dieser Seite hin von Allem, was sie an Macht, Kapital und Einfluß besaßen die geringste Anwendung gemacht. Während ihr auswärtiger Handel den Ackerbau fremder Staaten hob, blieb der deutsche Ackerbau im Großen sehr zurück; statt im eignen Land eine Industriekraft zu schaffen und davon ihren Ausfuhrhandel zu nähren, zogen sie es vor, Fabrikate auf flandrischen Märkten zu kaufen. Sie handelten nach der Maxime, die Waren da zu kaufen, wo sie am wolfeilsten zu haben waren, und da zu verkaufen, wo sie am besten zu verwerthen waren. Wie richtig diese Maxime heutzutage in der internationalen Handelspolitik civilisirter Staaten sich erweisen mag, damals fehlte ihr die naturrechtliche und vernünftige Grundlage, denn die Freiheit des hansischen Handels war exklusiv und beruhte auf Monopolen, er verfolgte rein kaufmännische, nicht national-ökonomische Zwecke, er strebte mehr nach der Bereicherung Einzelner als der Gesammtheit.

Man kann daher tief beklagen, daß die Hansa, statt das ganze Deutschland zu einer Handelsmacht ersten Ranges zu einigen und zu erheben, nur eine wie immer glänzende, doch für die Geschichte folgenlose Episode darstellt und gerade in dem Wendepunkt der Zeiten verfällt, wo sich die herrschenden Nationen der Gegenwart bildeten. Aber andrerseits verlangt die Gerechtigkeit, daß wir dem Bund nicht alle Schuld aufbürden, sondern auch den damaligen Verhältnissen und ganz besonders den Zuständen in Deutschland

Rechnung tragen, welche nicht minder ihren Antheil an dem unglücklichen Ausgang der Dinge haben.

Wir haben schon oben bemerkt, daß weder Kaiser noch Reich die nationale Bestimmung der Hansa zu fassen verstanden, noch geneigt waren, sie darnach zu unterstützen. Die Hansa, als solche ist in Deutschland offiziell nie anerkannt gewesen und hat gemeinschaftliche Privilegien und Freiheiten für ihren Handel im Innern Deutschlands so gut wie keine besessen. Jede Hansestadt ging für sich Verträge mit den Landesherrn und den Nachbarn ein, wie Zeit und Umstände eben günstig waren. Diese Landesherrn, welche vom Handel und überhaupt von den Künsten friedlichen Erwerbes keinen Begriff hatten, waren, wo sie konnten, die Feinde der sich allmälig bereichernden Städte, und widersetzten sich aus besten Kräften jedem Binnenverkehr, welchen die Städte etwa einrichten wollten. So sahen sich diese gleichsam isolirt von den Landschaften innerhalb deren sie lagen. Wie ist es nun zu verwundern, daß solche Hindernisse und Beschwerden, wie die man kann sagen verfassungsmäßige Anarchie des deutschen Reiches dem Binnenhandel in den Weg warf, dahin wirkten, daß zunächst die dem Meer nah gelegnen Städte ihr Augenmerk nach fremden Ländern und fremden Märkten richteten, wo sich ihrer Handelsthätigkeit ein ergiebigeres Feld nebst Sicherheit und Freiheit öffnete.

Daß übrigens trotz alledem ein innerer Handel bestanden hat, versteht sich von selbst, hier galt es nur, seinen geringern Umfang und Werth im Vergleich zu dem auswärtigen Handel darzuthun. Da dem Bund viele Landstädte angehörten, so liegt in diesem Umstand allein die Nothwendigkeit binnenländischer Verbindungen und eines Marktgebietes, das befriedigt werden mußte. Und es war für jene Zeiten schon genug, daß die deutschen Städte, welche nach und nach dem Bund beitraten, sich unter einander einen freien wechselseitigen Verkehr und sonstige Erleichtrungen zugestanden. Sie

sorgten für Herstellung beßrer Straßen, insbesondre für Anlage von Kanälen und künstlichen Wasserwegen, in denen sie Bedeutendes leisteten und wovon der Stecknitzkanal, welcher die Elbe mit der Ostsee verbindet, noch jetzt ein redendes Denkmal ist. Die natürlichen Wasserstraßen wurden von den Hansen, wo es nur irgend anging, eifrig benutzt, mannigfach verbessert und von Zöllen zu befreien gesucht. Sie verdienen hierin volle Anerkennung, während Kaiser und Fürsten so gut wie Nichts thaten, in der Regel sich vielmehr solchen Anstalten des Gemeinwols widersetzten.

Wie tief sich eigentlich das hansische Marktgebiet in Deutschland erstreckte, ist schwer anzugeben. Ohnedies sind die Nachrichten über die Handelsverhältnisse der Hansestädte unter einander und ihres Gesammtbundes zu dem übrigen deutschen Gemeinwesen sehr mangelhaft und Statuten darüber fast keine und die wenigen überaus unvollkommen. Es erklärt sich dies aus dem Geist der Zeit, vermöge dessen jede einzelne Stadt ihrer Autonomie gemäß diese Verhältnisse möglichst unabhängig von den andern bestimmen wollte. Der Bund hatte sich geschlossen, um eine gemeinsame Handelspolitik nach Außen zu befolgen, für den inneren Verkehr waren seine Zwecke nur sekundär, der inländische Handel und der Flor der städtisch-einheimischen Industrie ist nur Nebensache, jener allmächtige und monopolisirende Zwischenhandel dagegen das Hauptziel der Verbrüderung geblieben.

So viel ist gewiß anzunehmen, daß der deutsch-hansische Verkehr so weit in das Innere drang, als die dem Bund angehörigen Binnenstädte lagen, also nach Sachsen und Thüringen, wo Erfurt, Zerbst und Magdeburg die Emporien bildeten. Nach Polen, Lithauen, Schlesien, Böhmen und Ungarn gelangte man durch Vermittlung von Frankfurt, Breslau und Krakau. Köln und die westfälischen Städte herrschten am Rhein. Mit Oberdeutschland scheint der Verkehr nie bedeutend gewesen zu sein, indem die dortigen

Städte, welche mit eigner Kraft ihre Handelszweige östlich nach Ungarn, westlich nach den Niederlanden, südlich nach Italien trieben, gewissermaßen als Konkurrenten der niederdeutschen Kommunen auftraten, vornemlich zu Ende dieser Periode, wo der oberdeutsche Handel anfing in den Niederlanden das Uebergewicht über den hansischen zu gewinnen. Immerhin konnten die Oberdeutschen doch der Hansa nicht entbehren, denn woher anders wollten sie die Fische und sonst ihnen nöthige Erzeugnisse des Nordens nehmen.

Der große Zwischenhandel, welchen die Hansen Jahrhunderte lang monopolisirt hatten, wurde von ihnen nicht sowol als bloßer Speditions- und Kommissionshandel, sondern ganz als Eigenhandel geführt. Wir haben gesehen, wie sie durch ihre Faktoreien die fremden Märkte beherrschten und deren Produktion wie Konsumtion sich tributpflichtig machten. Der Rheder war in jener Zeit fast immer zugleich Kaufmann, hansisches Schiff führte hansisches Gut. Bloße Frachtfahrten kommen erst gegen das Ende vor, als der Bund im Sinken und die merkantile Selbstthätigkeit andrer Nationen erwacht war. In den guten Tagen wo so viele Länder offen standen, fehlte es wol nie an den Gegenständen der Aus- und Einfuhr, als aber die schlechten kamen und ein privilegirter Markt nach dem andern verloren ging, da rächte sich die Vernachlässigung, welche sie den vaterländisch-deutschen Produktivkräften, sowol in der Industrie, als selbst in dem Ackerbau bewiesen hatten. Die Leitung des Bundes lag in den Händen spezifischer Kaufleute, die um das Aufkommen der Verarbeitung des Rohprodukts im Vaterland wenig bekümmert waren. Sie verstanden die Erwerbung von Reichthümern nur für sich nicht für die Nation und wußten keinen andern Weg, als den des monopolisirenden Zwischenhandels; ob die Waren im In- oder Auslande hervorgebracht wurden, war ihnen sehr gleichgültig.

Allerdings kommen im hansischen Handel deutsche Gewerbsfabrikate und deutsche Bodenprodukte mehrfach vor. Allein sie sind fast alle entweder in Quantität oder Qualität den ausländischen Erzeugnissen untergeordnet. Was wäre z. B. näher gelegen, als daß die Hansen, welche die ganze Wollausfuhr Englands beherrschten, die Bearbeitung dieses Rohstoffs in ihre Heimat verpflanzt und bei Begünstigung andrer Vortheile den Niederländern Konkurrenz bereitet hätten. Man wird einwenden, daß ja in den Hansestädten eine Tuchfabrikation bestanden habe, daß deutsche Tücher selbst zür Ausfuhr gelangt seien. Dies ist wahr, so weit es die groben, ordinären Sorten betrifft, in den feinen Tüchern dagegen, welche eins der werthvollsten Objekte des hansischen Handels ausmachten, wurde Nichts geleistet. Das Einzige, was geschah, war, daß als später die englischen Tücher aufkamen, viele derselben ungeschoren, ungepreßt und ungefärbt in die deutschen Städte eingeführt wurden und daß diese die Gewinnste der fernern Vollendung zogen. Uebrigens hinderte die pedantische und einseitige Zunftverfassung der Hansestädte, indem sie keine freie Anwendung von Kapital und Arbeit zuließ, jeden größeren Aufschwung der Gewerbe und machte sie unfähig, mit den niederländischen und selbst oberdeutschen Städten zu konkurriren, wo bei Weitem liberalere Grundsätze herrschten. Außer groben Tüchern mögen in den Hansestädten gewisse Metallarbeiten besonders Gußsachen zum Absatz in fremde Gegenden betrieben worden sein, wie überhaupt die monopolistische Unterjochung fremder Märkte dem unvollkommnen Fabrikate den Eingang wenigstens in den nördlichen Ländern erzwingen konnte, deren städtische Industrie selbst gegen die hansische zurückstand. Indeß, wie viel auch dieser Produkte ihrer Gilden und Zünfte waren, gewiß machten sie keinen bedeutenden Gegenstand ihres auswärtigen Handels aus, der Westen blieb in Kunst- und Gewerbfleiß stets weit überlegen. Nur ein einziger

Zweig der städtischen Industrie erleidet davon eine Ausnahme und dieser ist das Bier. Die Versendung desselben zumal nach Norden war beträchtlich.

Was nun andre deutsche Produkte anlangt, die im hansischen Handel figuriren und nicht der hansestädtischen Betriebsamkeit angehören, so sind bereits damals zu Zeiten über die Elbe und Weser, sowie regelmäßiger von den Ostseehäfen Ausfuhren von Getreide bewerkstelligt worden. Danziger Weizen erscheint als ein bekannter und gesuchter Artikel und die Niedrungen der Weichsel sind immer durch Fruchtbarkeit gesegnet gewesen. Aus Deutschland kam wol der wenigste Theil und nur in absonderlich guten Jahren, wenn anderswo eine Mißerndte eingetreten war, doch zeichneten sich schon damals Holstein, Meklenburg und die magdeburger Gegend durch ihre beßre Bodenkultur aus. England selbst war während dieser Periode vorherrschend Ackerbauland und bedurfte mehr der Aus- als Einfuhr. Köln, und die andern Hansestädte des Niederrheins versendeten die Rhein- und Moselweine in die Fremde, ebenso Leinwand aus Westfalen, während das sächsische Fabrikat meist über die nordöstlichen Städte hinausging. Im Werth war die Linnenausfuhr die erste unter allen deutschen Artikeln und sie nahm immer zu, während die andern sich verminderten. Auch Färbestoffe wie Safran und Waid, Handelsgewächse wie Senf und Hopfen, Bergbauprodukte, westfälische Eisenwaaren und die sogenannten nürnberger Artikel*) sind jeweilig von den Hansen auf

*) Der deutsche Bergbau scheint in jener Zeit eine ansehnliche Ausbeute gegeben zu haben, vornemlich in Sachsen, Böhmen und im Harz. Mit diesen edeln Metallen wurde ein großer Theil der Importen gedeckt. Nürnberg führte mit seinen Fabrikaten Eigenhandel, zumal nach den Niederlanden, übrigens waren die im Inland gelegnen Hansestädte meist Marktplätze für den Binnenverkehr, wo in einheimischen Fabrikaten gewiß ein reges Geschäft vor sich ging. Hier ist nur von der Ausfuhr die Rede.

auswärtige Märkte verführt worden, aber, wie viel oder wenig man annehmen mag, sie wären schlecht berathen gewesen, hätten sie darauf ihre Handelsherrschaft und Seemacht gründen sollen. Diese hat von Anfang bis zu Ende des Bundes einzig und allein auf dem großen Zwischenhandel zwischen entfernten fremden Ländern beruht. Die Herrschaft in den nordischen Reichen und die Begünstigungen im Westen setzten sie in den Besitz eines Verkehrs, welcher ihnen daselbst ausschließlich zustand. Die Versendung derjenigen Waren, welche den beiden in der Befriedigung ihrer Bedürfnisse auf einander gewiesenen Theilen Europas unentbehrlich waren, mehrte die Zahl ihrer Schiffe und ihrer Seefahrer. Die See war bei Weitem mehr das Element ihrer Größe, als das Land, wenn sie gleich nur in den alten Bahnen blieben, und keine Entdecker waren. Sie haben den Schiffsbau, wenn auch nicht vervollkommnet, doch thätiger betrieben, als irgend ein andres Volk des Nordens und das Verbot, daß auf Rechnung der Ausländer in hansischen Häfen kein Schiff gebaut, noch dergleichen an sie verkauft werden solle, hatte sicherlich nur das politische Motiv, die Fremden zurückzuhalten. Die Gewerbe des Schiffsbaues, sowie der großen und kleinen Fischereien sind ohne Zweifel die einträglichsten und vorzüglichsten der Seestädte des Bundes gewesen, welche überhaupt die größten Vortheile zogen und in allen großen Angelegenheiten und Lebensfragen der Verbrüderung als die Diktatoren und Vorkämpfer sich benahmen.

Man will den Hansen eine Navigationsakte beimessen, wie sie später England annahm. Dies ist nun freilich nicht der Fall, wol aber athmen verschiedne ihrer über die Schiffahrt erlaßnen Statute denselben Geist der Ausschließlichkeit und des Monopols. Eben war die Rede, daß der Bau und Ankauf hansischer Schiffe den Fremden untersagt gewesen, desgleichen war Vorschrift, sie nur mit vaterländischer Mannschaft zu besetzen und Güter nur auf ihnen

zu verladen. Die hansische Politik ging weiter, als auf ein bloßes Frachtgeschäft zwischen fremden Völkern, auf deren Rechnung die Güter verschickt wurden. Es sollte kein fremdes Gut auf hansischen Schiffen nach dem Westen geführt, es sollte der ganze Verkehr zwischen beiden Theilen Europas als Eigenhandel in ihre Hände gebannt werden. Und dies erreichte sie auch, solange sie ihre Privilegien, Freiheiten und Kontore behauptete. Zum Schutz ihres auswärtigen Handelsmonopols hatte sie sehr zweckentsprechende Statuten, und hier wo ein gemeinsames Interesse vorwaltete, konnte man sich leichter einigen. Wir verweisen zurück auf die Schilderung der hansischen Faktoreien, und auf das, was über die Schauämter, und die Sicherheit und Güte des Wareneinkaufs und Verkaufs gesagt worden. Andre Statuten regelten die Verhältnisse zwischen Schiffer und Kaufmann, sofern beide getrennt waren, das Recht des Vorkaufs, die Erhaltung des Kredits, das Recht der Niederlassung in den Städten, das Geldwesen, sowie Maß und Gewichte. Ein gemeinschaftliches hansisches Geld hat es indeß nie gegeben, man konnte sich über eine anzunehmende Grundeinheit nicht verständigen. Die mächtigeren in Handel und Reichthum ausgezeichneten Städte gaben in der Geldprägung den Ton an und die benachbarten Gegenden richteten sich darnach, so herrschte der lübische Münzfuß im Nordosten, der kölnische im Westen. Von Silber hatte man meist nur kleine Scheidemünzen, die größren Geschäfte wurden mit Goldmünzen ausgeglichen, auch war es noch Sitte, die edeln Metalle zuzuwiegen, wie es im Alterthum geschah, und zuletzt bestand ein guter Theil des hansischen Handels, vornemlich nach Norden in reinem Tauschgeschäft. Wechsel waren den Hansen nicht unbekannt, doch haben sie nur beschränkten Gebrauch davon gemacht, dagegen wußten sie nichts von Banken und deren Noten. Auffallend ist, daß sich bei ihnen, als vorzugsweisen Seefahrern von einer Benutzung der Assekuranzen, welche sie im Ver-

kehr mit den Niederlanden nothwendig kennen lernen mußten, keine Spur vorfindet.

Für die Sicherheit des Seehandels haben die Hansen die rühmlichsten Anstrengungen gemacht, und kein andres Volk hat sich in der Verfolgung und Ausrottung der Seeräuber gleich beharrlich und rücksichtlos bewiesen. Im Gegentheil, wenn während der hansischen Seeherrschaft der Pirate als Feind der civilisirten Welt galt, so betrachteten später die Holländer, als sie in den Besitz der Meere kamen, die Freibeuter der Barbaresken als ganz nützliche Parteigänger, wodurch zu ihrem Vortheil mitten im Frieden die Schiffahrt konkurrirender Länder gestört wurde. Bis über die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts dauerten die hansischen Fahrten gegen die Räuber, worunter insbesondre die sogenannten Vitalianer die mächtigsten waren. Aus der Ostsee vertrieben warfen sie sich in die Nordsee, wo sie von den Engländern bei ihren zeitweiligen Zerwürfnissen mit dem Bund auf Unterstützung rechnen mochten. Eine von Hamburg ausgerüstete und energisch vollbrachte Expedition machte indeß dem wilden Treiben ein Ende (1480).

Noch ist der Bemühungen zu gedenken, womit die Hansen ein internationales Seerecht einzuführen suchten. Den Grundsatz des „freien Meeres" haben eigentlich sie zuerst aufgestellt, wenn er auch erst später bestimmtere Definition erhielt und Gegenstand diplomatischer Verhandlungen wurde. Sie behaupteten das Recht der freien Fahrt auf zwei mit einander in Krieg verwickelte Nationen, sie begehrten Freiheit für ihr Gut, selbst für das, was auf feindlichen Schiffen gefunden wurde und versprachen nur, sich der Zufuhr von Kriegsmunition zu enthalten und den Handel der kriegführenden Völker nicht unter hansischer Flagge zu betreiben. Es läßt sich denken, daß eine so schwierige und delikate Materie wie diese, welche bis heute noch nicht befriedigend gelöst ist, noch weniger in jenen Zeiten friedfertig erledigt werden konnte. Die Macht und das

Ansehen der Hansa und die Furcht, welche sie einflößte, zwang die fremden Staaten, die von ihr aufgestellten Grundsätze anzuerkennen und zu beobachten, aber als jener Hebel zu wirken aufhörte, als der Dreizack der nordischen Meere in andre Hände überging, da wurde auch ihr Seerecht ein todter Buchstabe, und alle ihre Proteste waren nichts weiter, als das traurige Bekenntniß der Schwäche und Ohnmacht.

Diesem Untergang des Bundes seien zum Schluß noch einige allgemeine Worte gewidmet, nachdem des Einzelnen das Voranstehende Vieles enthält. Die Ursachen des Verfalls wirkten von Innen und Außen. Von Innen waren es die Gebrechen der Bundesverfassung selbst. Bei der Eifersucht jeder Stadt auf ihre Freiheit und ihr Eigeninteresse, wo keine sich hinlänglich beschränken lassen wollte, wo das Streben nach besondren Vortheilen und vorherrschende Gewalt den Bundespatriotismus immer zurückdrängte und für das Ganze keine oder möglichst kleine Opfer bereit hatte, wie mochte da eine freie unabhängige und energische Centralgewalt sich zur Wahrheit ausbilden und erhalten? Selten oder nie ließen sich die Wünsche der Landstädte mit denen der Seestädte in Uebereinstimmung bringen, ja letztre selbst geriethen häufig in Streit und Feindschaft. Der konstitutionelle Mechanismus des Bundes war über alle Maßen mangelhaft, zumal in dem Kapitel der Exekutive, es fehlte die Einheit, als die Basis eines jeden, zur Erreichung eines Zweckes vereinigten Gemeinwesens. Die unglückliche Vorschrift der Instruktionsertheilung allein war genügend, um die gemeinnützigsten und unaufschieblichsten Entschlüsse zu hin-

tertreiben und zu verzögern. Wenn trotz der beinahe anarchischen Verfassung der Bund dennoch im Ganzen zu so außerordentlichen Resultaten gelangte, so erklärt sich diese Erscheinung einmal dadurch, daß hie und da doch ein besserer, höherer Geist durchbrach und das eintretende Interesse Aller die gemeinschaftlichen Zwecke mit Glück verfolgen ließ, sodann aber auch dadurch, daß die übrigen europäischen Gemeinwesen der Zeit an nicht minder großen Gebrechen litten und daß die Feudalanarchie im Ganzen noch einen weit elenderen Zustand darbot. Als es aber hierin besser wurde, sich festre Staatsverhältnisse entwickelten und Centralpunkte der Macht bildeten, mußte die hansische Bundesverfassung, welche sich gleich und unverändert blieb, in ihrer Nichtigkeit zusammenbrechen.

Noch entscheidender wirkten die Ursachen von Außen. Wenn mit der Stärkung und Einigung der monarchischen Gewalt die zeither regellose Freiheit der Einzelnen gezügelt und dadurch an Ordnung, Ruhe und Sicherheit für das Ganze und man sollte meinen insbesondre auch für den Handel gewonnen wurde, so raubte andrerseits die sich unbeschränkt erhebende Allmacht eines Herrschers so manche Freiheiten und mit den Freiheiten auch die hochherzigen Gesinnungen der Vorfahren. Es entstanden stehende Heere, die Kriegsführung änderte sich, die souveräne Gewalt fand in der Besteuerung der Unterthanen ein ergiebigeres Mittel zur Befriedigung neuer, stets wachsender Bedürfnisse, als in den Zollgefällen, welche bisher die Hansen für ihre Privilegien gezahlt hatten. Die Steuerkraft des Volkes konnte aber nur dann angestrengt werden, wenn man ihm die zeither verstopften Quellen des Erwerbes öffnete. Und dies war nicht sowol Freigebung des Handels auf gleichem Fuß mit den Fremden, sondern auch Begünstigung der Unterthanen auf Kosten der letzteren. Die großen Entdeckungsreisen nach Indien und Amerika hatten den Meeren gesteigerte Aufmerksamkeit

zugewendet und die Schiffahrt mannigfach vervollkommnet. Regierungen, welche vorher dieselbe ganz vernachlässigt hatten, begriffen mit einem Mal ihre Bedeutung, sie ermunterten den eignen Seehandel und rüsteten mächtige Flotten aus, um ihn zu schützen und vorwärts zu bringen.

Inmitten dieser neu aufwachsenden Zeit blieben die Hansen allein stationär, sie versäumten eine große nationale Politik einzuschlagen und ihren lockern städtischen Bund in eine freie, einheitliche, unabhängige, geografisch und politisch eng verbundne Handelsrepublik, wie später die holländische umzubilden, welche allein im Stande war, die einheits- und kraftvollere Ausbildung der europäischen Staaten, wenn auch nicht aufzuhalten, doch ihr ebenbürtig zu begegnen. Aber freilich dazu fehlte es dem Bund weniger an der materiellen Kraft, als an der geistigen Superiorität, welche hinausblickend über den engen Horizont der Gegenwart die Aufgabe der Zukunft erkennt und die Vorbereitungen dafür mit konsequenter und rastloser Thätigkeit trifft, eine Superiorität welche die Hansen niemals kannten. Es hieße jedoch ungerecht sein, wollte man übersehen, wie zugleich die seit der Reformation überhand nehmende Auflösung, Uneinigkeit und Schwäche des deutschen Reiches den Boden entzog, auf welchem sie allein den nationalen Umbau ihres Bundes hätten bewerkstelligen können. Einfluß und Ansehen des Kaisers waren zum Schattenbild herabgesunken, es fand sich keiner, der den politisch nationalen Gedanken der Hansa zu erfassen vermochte, die einzelnen Landesherrn kannten kein höheres Ziel, als Vermehrung ihrer Hausmacht und Souverainität. Religionskriege zerrissen noch das letzte Band, die Fremden wurden Schiedsrichter der deutschen Geschicke und Vaterland und Patriotismus lebten nur als ferne Erinnrung, als schöne Idee. Bei ihrem einseitigen Streben nach materiellem Reichthum, nach nichts als Handelsvortheilen hatten die Städte die Beförderung

ihrer politischen Interessen vernachlässigt. Solange als sie in Blüthe standen, schienen sie Deutschland gar nicht angehören zu wollen, als aber die Blüthe zu welken anfing, da erfuhren sie die Vergeltung, des Kaisers und des Reiches Ohnmacht konnte sie nicht retten und ihr Bemühen, bei dem deutschen Reichstag ihren Handel als eine Nationalangelegenheit geltend zu machen, war vergeblich. Zudem verfuhren die einzelnen Landesherrn, welche von jeher ihre Feinde waren, immer rücksichtsloser gegen die Schwachen. Sie bemächtigten sich verschiedner Binnenstädte, beraubten sie ihrer bisherigen Privilegien und rissen so ein Glied nach dem andern vom Bunde los. Andre Städte gingen Deutschland ganz verloren und wurden fremder Herrschaft unterworfen, wie der westliche und nordöstliche Theil, doch fanden diese noch den meisten Ersatz und in ihrem Handel zugleich das Ansehn und die Macht, wozu die neue Nation, der sie angehörten, oder des Landes Könige sie erhoben. In Deutschland geschah das gerade Gegentheil. Um den Städten ihre Kommunalfreiheiten zu rauben, besaßen die Landesherrn Gewalt genug, nicht aber, um ihre Handelsgerechtsame gegen Fremde zu behaupten und weiter zu fördern. Der Unfreiheit und politischen Ohnmacht folgten Verarmung und Elend.

Länger als die Landstädte konnten sich ihrer Lage nach die Seestädte erhalten. Aber freilich es war nicht viel mehr als Vegetiren. Die ersten leisen Symptome des Verfalles äußerten sich bereits um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts, als durch das stolze Anwachsen des burgundischen Hauses das Band fast ganz gelöst wurde, welches die Niederlande an Deutschland geknüpft hatte und durch den unglücklichen Streit der angesehensten Städte in Preußen, dieselben um die gleiche Zeit sich der polnischen Hoheit ergaben. Dadurch kamen fremde Elemente in den Bund, die um so gefährlicher wurden, als sich dort eine eigne lebensvolle Nationalität entwickelte und auf Kosten der deutschen Zerrissenheit zu eig-

ner, selbständiger Geltung strebte. Je mehr der Hansabund sich lockerte, diese ganz abfielen, jene ihre Beiträge verweigerten, desto geringer mußten auch die Mittel und Kräfte werden, worüber er zeither verfügt hatte. Nirgends fühlte er diese Abnahme empfindlicher als auf der See. Hier, wo er zeither fast ausschließend geherrscht hatte, auf diesem Element seiner unnahbaren Größe, sah er sich von Nebenbulern bedrängt und zuletzt verdrängt, welche er vordem schlechter als Vasallen behandelt hatte; er mußte die Flagge streichen vor den zahlreichen und kühnen Wimpeln des niederländischen Freistaats, er mußte zusehen, wie Elisabeth von England sechzig hansische Schiffe mit Embargo belegte und mit höhnischer Verachtung seine Vorstellungen zurückwies, ja sogar mit Dänemarks und Schwedens Marine konnte er den ungleichen Kampf nicht mehr eingehen. Alle diese Staaten, weit entfernt, wie sonst, die Städte um Mannschaft und Schiffe anzusprechen, rüsteten jetzt aus eignen Kräften Flotten aus, mit dem besondern Zweck Kriege zu führen. Wie wollten die Hansen hier mit Erfolg widerstehen, selbst wenn noch der alte Geist in ihnen gelebt hätte?

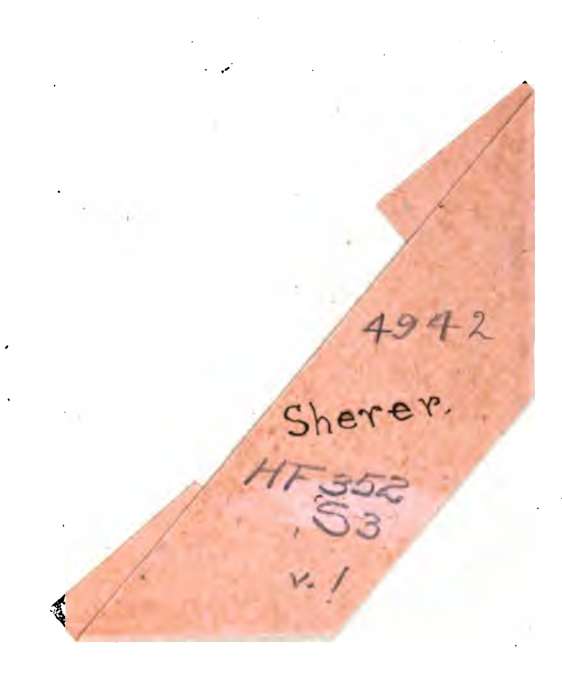
Indem sie so die Herrschaft zur See verloren, mußte schon aus diesem einem Grunde ihre Handelsmacht sinken. Wenn sie zwischen Nord- und Ostsee nicht mehr frei verkehren konnten, war der Bund mittendurch zerrissen. Die sich neu erhebenden Staaten suchten sich für die Unterthänigkeit, worin sie so lange von ihnen gehalten worden, auf jede Weise zu rächen und legten dem hansischen Handel alle möglichen Hindernisse in den Weg, sie schlossen seine Faktoreien, sie entzogen ihm nach und nach alle Vorrechte und wendeten sie den eignen Unterthanen zu, Scandinavien begünstigte die Holländer, Rußland die Engländer, nur um den Hansen zu schaden und sie zu vernichten. Den letzten Ausschlag gab die ganz veränderte Handelswelt, welche mit der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Ostindien entstand. Der altgewohnte Mecha-

nismus des hansischen Verkehrs paßte nicht mehr hinein. Durch jene Entdeckungen wurden die seefahrenden Völker des Westens an Kenntnissen und Mitteln so bereichert, daß sie sich mehr und mehr von der Zwischenhand der Hansen befreiten und auch nach dem Nordosten Europas ihren eignen und aktiven Handel einrichteten. Es kamen ganz neue Länder und Waren in den Handel und es änderte sich auch wesentlich die Methode seiner Betreibung. Unfähig und außer Stand, daran Antheil zu nehmen, wurde die Hansa noch schneller als Italien dem Verfall zugeführt, dessen Handel auf ein besseres Gleichgewicht und eine vollständigere Ausbildung der innern Produktivkräfte begründet war und auch weniger feindselige und erbitterte Rivalen hatte. Mit dem Monopol des Zwischenhandels versiegte die Hauptquelle des Reichthums und der Macht der Hansa und daneben starben so manche andre Zweige der einheimischen Industrie, die Fischereien, die Rhederei und der Schiffsbau, die alle damit innig zusammenhingen, langsam ab. Der unglücklichste aller Kriege für Deutschland, der dreißigjährige wurde auch das Grab der Hansa. Geräuschlos, wie sie entstanden, löste sie sich (1669). Auf dem letzten Hansatage erschienen nur noch sechs Städte, Hamburg, Lübeck, Bremen, Danzig, Braunschweig und Köln, letztere beide traten bald zurück, und die andern Städte haben nur den Namen, nicht die Sache auf unsre Zeiten fortgesetzt. Der Einfluß, welchen zwei von ihnen für den Welthandel nahmen, ist ganz von andern Seiten gekommen, mit dem alten Bund der Hansa hat er Nichts gemein.

Die Weltgeschichte kann glänzendere und geräuschvollere Begebenheiten erzählen, als den Verlauf dieses Handelsbundes, und die Entdeckung einer neuen Welt hat der Fortbildung des Menschengeschlechts ungeahnte Bahnen eröffnet. Aber eben deshalb blicken wir eher mit mehr als weniger Bewunderung auf jene Zeit zurück, welche entbehrend der außerordentlichen Hülfsmittel und

höheren Kultur der Gegenwart aus eigner Urkraft ein Werk erschuf, das in seiner rastlosen Geschäftigkeit für Verbreitung bürgerlicher Emanzipation und Unabhängigkeit, materieller Wolfahrt und handelspolitischen Verkehrs seines Gleichen sucht und zumal für Deutschland ein hehres Denkmal der Emsigkeit und Kühnheit, der Geistesgröße und Energie seiner Bürger bleiben wird, wie es unsre Tage noch nicht wieder hergestellt haben.

Druck von Breitkopf und Härtel in Leipzig.


4942
Sherer.
HF 352
S3
v. 1

